



5/2015

MERIMIES

SJÖMANNEN



**Merimies-Unionin
edustajakokous
lähestyy:**

vaalit alkavat
tammikuussa

**Sjömans-
Unionenskongress
närmar sig:**

röstningsperioden
börjar i januari

Pääkirjoitus:

**Hallitus ajaa
kansalaiset
ahdinkoon**

Huoltovarmuuslaivaston merimiehet:

**Toiminnassa tärkeintä
on jatkumo**

Försörjningsberedskapsflottans sjömän:

Det viktigaste är kontinuitet



KUVA COURTESY OF AKER ARCTIC



SISÄLTÖ:

- 4 Navidom Oy:n toimitusjohtaja: Huoltovarmuus-laivaston perässä liehuva Suomen lippu oli tietoinen päätös
- 6 Suomalaisten tankkilaivojen tulevaisuudesta puhuttaessa tärkeintä on jatkumo
- 8 Merimies-Unionin edustajakokous lähestyy
- 9 Aimo Myräkän joululahjatoive
- 10 HarjoitteluMylly on osoittanut tarpeellisuutensa
- 12 Merten iloinen ja kostea aika on poissa
- 14 Merenkulussa työntekijöiden lepo jää usein vähiin
- 15 Lakimies: virheellisesti maksetun palkan korjaamispyyntö tehtävä viipylemättä
- 17 Arjen juridiikkaa: laatuvirhe kiinteistökaupassa
- 18 Sovellukset helpottavat yhteydenpitoa merellä
- 20 Arctia Shippingissä byrokratia ja kulut kasvavat osakeyhtiöittämishankkeen myötä
- 21 Keskustanuoret: Valtion varustamotoiminnot yhdistettävä
- 22 Merimieskirkon kunniapuheenjohtaja: perusarvot kunniaan
- 24 Pikkujoulut Kerimäellä

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2015 | 5

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Rohkea Ruusu | TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020 • John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Lönnberg Painot, ISSN 0355-872X |

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
/ POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHEDE / VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS
etunimi.sukunimi@smu.fi /
förnamn.tillnamn@smu.fi

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020
Lehti ilmestyy viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem gånger om året.

TILAUSHINNAT (2014)
1/1 vuosi 25 e
1/2 vuosi 15 e

ILMOITUSHINNAT / ANNONSPRIS:
www.smu.fi > viestintä >
merimies > mediakortti /
www.smu.fi > på svenska >
kommunikation > Sjömannen >
mediakort

MERIMIES - SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2016 • TIDTABELLEN 2016

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
1	18.1.	5.2.
2	29.3.	15.4.
3	29.5.	17.6.
4	5.9.	30.9.
5	21.11.	9.12.

Hallitus ajaa kansalaiset ahdinkoon

Maassa istuu ja valtaa pitää nukkehallitus. Trio, jonka jokainen jäsen on jäänyt kiinni valehtelusta, tosiasioiden piilottamisesta ja peittelystä, omien etujen ajamisesta, takinkäännöstä ja ties mistä. Päivä toisensa jälkeen saadaan uutta tietoa siitä, kuka hallituksen jäsenistä on nyt poliisin tutkinnassa ja ehtikö syyttäjä toimimaan ennen syyteoikeuden vanhentumista. Moista ei olla aikaisemmin nähty. Ei mikään ihme, että tavalinen palkansaaja, työntekijä ja veronmaksaja kyllästyy ja vieraantuu yhteisten asioiden hoitamisesta.

Keskusta ja kokoomus sekä vallankäytöstä huumautunut persut ovat yhdessä päässeet näyttämään suomalaisille kaapin paikan. Se, että näillä kolmella puolueella on eduskunnassa enemmistö, antaa niille mahdollisuuden säätää lakeja ja määrätä suomalaisten elämästä tavalla, jota ei ole sotien jälkeen nähty. Trion oikeistolaisuus ja äärikapitalismi löytävät vertaisensa latinalaisessa Amerikassa joitain vuosikymmeniä sitten nähdystä ja koetusta. Kuvaa täydentää se, että oikeuslaitos ja erityisesti Helsingin käräjäoikeus on asettunut edesautamaan hallituksen uusliberalistisia pyrkimyksiä estäessään kansalaisia edustavien ammattiliittojen lailliset toimet. Enää puuttuvat hallituksen yölliset kommandojoukot ja eristysleirit.

Hallitus, oikeuslaitos ja työantajakeskusjärjestö EK ovat muodostaneet koalition, jonka ainoana päämääränä on lisätä omistajien valtaa ja mahdollisuuksia kerätä vielä enemmän etuja ja rikkauksia itselleen ja samalla ajaa tavalliset suomalaiset ahdinkoon. Suomesta on jälleen kerran tullut luokkayhteiskunta, jossa rikkaat rikastuvat köyhien kustannuksella.

”Sitä saa, mitä tilaa”, on persujen slogan. Nyt suomalaiset saavat sitä, mitä eduskuntavaaleissa tilasivat. Moni äänestäjä ei varmaan ymmärtänyt, että kirjoittamalla vaalilip-

puun keskustan, kokoomuksen tai persujen ehdokkaan numeron, hän tilasi itselleen neljäksi vuodeksi palkan alennuksen, etujen ja sosiaaliturvan leikkaamisen, hyvinvointiyhteiskunnan ja koulutusjärjestelmämme alasajamisen, pakolait ja Suomen kurjistumisen. Hallituspuolueet uhkaavat suomalaisia Kreikan kohtalolla, vaikka meillä – saati talouksillamme - ei ole tekemistä keskenään. Hallituksen jäsenet aloittavat julkiset esiintymisensä ja puheenvuoronsa valheilla ”elämme vaikeita aikoja”, ”olemme niin syvässä kuopassa” ja ”kaikkien on osallistuttava säästöihin”. Siitä huolimatta hallituksen edustamat tahot korottavat häikäilemättömästi omia palkkojaan ja etujaan sekä nostavat vielä enemmän osinkoja, jotka viedään niin nopeasti kuin mahdollista pois

Suomesta, Espanjaan, Portugaliin ja muihin veroparatiiseihin.

Ammattiyhdistysliike on nyt kuten ennenkin ja joka puolella maailmaa aikaisemmin vastaavissa tilanteissa tavallisen kansalaisen ja palkansaajan ainoa ja viimeinen turva. Persujen eduskuntaryhmän puheenjohtaja **Sampo Terho** on julkisesti uhannut ja kehunut, että keskustan, kokoomuksen ja persujen hallitus tulee ajamaan pakkola-

kien myötä ammattiyhdistysliikkeen nurkkaan. Sampo Terho, **Juha Sipilä** ja eduskunnalle valehteleva **Alexander Stubb** ovat unohtaneet, että uhkaillaan ammattiyhdistysliikettä he uhkailevat Suomen kansaa, meitä tavallisia suomalaisia työntekijöitä ja palkansaajia. Trion, joksi he itseään pröystäilevästi kutsuvat, on syytä muistaa, että ”sitä saa, mitä tilaa”. Seuraavat eduskuntavaalit ovat jo tulossa eikä suomalaisia kannata aliarvioida. Kansan ja äänestäjien muisti on pitkä.

Suomesta on jälleen
kerran tullut
luokkayhteiskunta, jossa
riikkaat rikastuvat köyhien
kustannuksella.

Simo Zitting
puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi

Navidom Oy:n toimitusjohtaja Paavo Kojonen:

Huoltovarmuuslaivaston perässä liehuva Suomen lippu oli tietoinen päätös

Merenkulun tuet kotimaisille varustamoille luovat edellytykset jatkaa toimintaa kotimaassa, kun kilpailu kiristyy Skandinaviassa. Esimerkiksi Ruotsissa tulee voimaan vuoden 2016 alussa tonnistovero.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT NAVIDOM

"Myönteisen merenkulkupoliitiikan harjoittaminen on edellytys kotimaisille varustamoille jatkaa toimintaa kotimaassa. Kuten tiedämme, lipun vaihtaminen aluksen ahteriin käy yhdessä yössä. On tärkeää, ettei Suomen hallitus leikkaa merenkulun tuista, jotta varustamotoiminta voi jatkua kotimaassa", **Navidom Oy:n** toimitusjohtaja **Paavo Kojonen** toteaa.

Huoltovarmuuslaivasto käsittää viisi tankkilaivaa ja kolme hinaajaa

Navidom on suomalainen omaisuuden hallintayhtiö, joka hallinnoi kotimaista öljynkuljetuksesta huolehtivaa laivastoa, eli viittä tankkerialusta ja kolmea hinaajaa, jotka muodostavat suomalaisen niin sanotun *huoltovarmuuslaivaston*. Alusyhtiöt omistavat **Huoltovarmuuskeskus** ja **Ilmarinen**. Huoltovarmuuslaivasto perustettiin vuonna 2014 **Neste Shippingin** lopettaessa varustamotoimintansa. Yhdestätoista aluksesta jäljelle jäi Suomen lipun alle viisi tankkerialusta ja kolme hinaajaa.

"Jäljelle jäänyt tonnisto on perustellusti valittu ja Suomen lippu tietoinen päätös", Kojonen kertoo uuden varustamon suun-

nitteluun käytetyn paljon aikaa ja työtä.

Navidom on omaisuudenhallintayhtiö ja edustaa yhtiönä aluksen omistajaa, eli huolehtii muun muassa huoltovarmuuslaivaston taloushallinnosta ja kunnosta käsitäen aluksen koko elinkaaren. Minkälaisen toimitusjohtaja Paavo Kojonen kokee huoltovarmuuslaivaston nykytilanteen olevan?

"Kaikki alukset ovat tällä hetkellä Suomen lipun alla. Niin kauan kuin Suomen lippu on taloudellisesti järkevää – puhun nyt myös muiden kotimaisten varustamoiden puolesta – tarvetta keskustella lipun vaihdosta ei synny."

Maan hallitukselta toivotaan myönteistä suhtautumista merenkulkuun

Kojonen kertoo olevansa tällä hetkellä kohutuullisen tyytyväinen maassa harjoitettuun merenkulun tukipolitiikkaan. Tilanteet voivat muuttua kuitenkin nopeasti.

"Suomen lipun on oltava kilpailukykyinen, jotta täällä voidaan harjoittaa toimintaa. Merenkulun tuet ovat yksi tärkeimmistä tekijöistä kiristävässä kansainvälisessä kilpailussa: jos niistä leikataan, voi varustamo vaihtaa lippua nopeasti yhdessäkin yössä, kuten muistamme menneiltä vuosilta."

Kuulostaa siltä, että **Juha Sipilän** hallitusohjelmaan tehty kirjaus merenkulun tukien leikkaamisesta 20 miljoonalla eurola on saanut kotimaiset varustamot varpailleen myös rahtilaivapuolella. Navidomin hallinnassa olevat alukset ovat osittain valtio-omisteisia, joten niiden ulosliputus olisi ylipäättään pidempi keskustelu. Pitää myös muistaa maamme historia: Nestekonserni perustettiin vuonna 1948, jolloin sen tarkoituksena oli turvata Suomen öljynhuolto ja huoltovarmuutta sekä energiakuljetusten häiriötöntä toteutumista niin kriisitilanteissa kuin rauhankin aikana.

Nykyinen huoltovarmuuslaivasto jatkaa siis Nesteen viitoittamalla tiellä.

"Suomen lippu jäljelle jääneiden alusten ahteriin oli tietoinen päätös, joten en usko alusten omistajien Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen mielipiteen asiasta nopeasti muuttuvan."

Nykyinen tonnisto vanhenee – milloin ja mistä korvaavia laivoja?

Ajankohtaisempi uutisaihe lähivuosina ovat tonniston ikä ja kaluston uusiminen. Navidomin toimitusjohtaja Paavo Kojosen mukaan asioista on jo käyty alustavaa kes-

kustelua, mutta vielä ei ole kiirettä ja aikaa on vielä hyvin jäljellä.

”Meillä on tällä hetkellä yksi raakaöljylai-
va ja neljä tuotelaivaa: *M/t Mastera* on ra-
kennettu vuonna 2003 ja neljä muuta tank-
keria vuosina 2004–2005. Aluksilla on siis
keskimäärin ikää noin 10–11 vuotta. Tank-
kereissa ikärajana pidetään 15 vuotta, mut-
ta nykyiset aluksemme ovat hyvässä kun-
nossa. Näin ollen niillä on käyttöikää ehkä
15–20 ikävuoteen saakka, mikä tulee vas-
taan vuosina 2023–2025.”

”Näin ollen akuuttia tarvetta alusten
uusimiseen ei vielä ole”, Kojonen toteaa
ja jatkaa:

”Samankokoisella nipulla, eli vastaavalla
alusmäärällä on suunniteltu ajettavan
myös tulevaisuudessa. Myös Navidomin
toiminnan laajentamista harkitaan. Osaa-
minen riittäisi laajempaankin toimintaan”,
Kojonen pitää yritystoiminnan kasvatta-
mista tärkeänä.

Merenkulun tuet pitävät toiminnan kotimaassa.

Miten on sitten uusien alusten rahoituk-
sen laita? Kojonen uskoo, että rahoitusta
niihin löytyvän aikanaan. Siihen vaikuttaa
kuitenkin suuresti yleinen ilmapiiri meren-
kulkua kohtaan, joten olisi tärkeää pitää
jatkossakin myönteinen ilmapiiri yllä.

”Nyt on kaiken lisäksi aluskaupoissa osta-
jan markkinat. Ensin on kuitenkin ajettava
nykyiset käyttökelpoiset laivat tiensä pää-
hän. Satamahinaajiemme osalta meillä on
käytössä kaksi saattohinaajaa ja yksi sata-
mahinaaja, joilla ei ole ”parasta ennen” päi-
vämäärää, joten niiden uusimiseen on vielä
enemmän aikaa jäljellä kuin tankkereiden.”

Nyt varustauduttava uuteen talouden nousuun

Suomen lipun kilpailukyky välähtelee Kojo-
sen puheissa useaan otteeseen.

”Nyt on trimmattava toimintaa kuntoon,
jotta olemme vahvassa iskussa, kun markki-
nat lähtevät aikanaan uudestaan nousuun.



Keskeisiä tekijöitä kilpailukyvyyn yllä-
pitoon ovat Kojosen mukaan toiminnan
riskittömyys ja kustannustehokkuus.

”On seurattava miten maailmalla toimi-
taan ja verrattava, toimimmeko yhtä hyvin.
Lähialueiden, eli Skandinavian merenkul-
kupolitiikan seuraaminen on erityisen
tärkeää”, hän painottaa.

Minkälainen on miehistön tulevaisuus?

Huoltovarmuuslaivastolla työskentelee täl-
lä hetkellä suomalaista työvoimaa, mutta
alusten miehityksiä hoitaa **OSM Ship
Management Finland Oy**, joka on norja-
laisen OSM Ship Managementin tytäryhtiö.
Minkälaisena Kojonen näkee miehistön
tulevaisuuden?

”Suomen lipun alla seilaavat huoltovar-
muustankkerit ovat muihin kotimaisiin va-
rustamoihin nähden vielä lintukoto, koska
niillä seilaa vain suomalaista henkilökun-
taa. Miehistön suhteen ei ole olemassa kui-
tenkaan suunnitelmia sekamiehityksen
suhteen, eli aluksilla voidaan olla rauhalli-
sin mielin”, Kojonen lähettää laivoille ter-
veisiä.

”Mikäli pystymme säilyttämään nykyisen
tilanteemme ja elämään ajan hermolla,
niin tilanne on yhtiön osalta kunnossa. Kil-
pailussa ei saa jäädä kuitenkaan kakkosek-
si, sillä jo viiden prosentin ”gäppi” on
rahtikilpailussa suuri markkinaero ja lipun-
vaihto helppoa, joten toivotaan että Suo-
messä voittaa järki myös merenkulun tuki-
politiikassa leikkausuhkien sijaan.”



Raakaöljyalukset:

M/t Mastera
M/t Tempera (Omistaja Neste
Shipping Oy, luovutetaan kesällä
2016 uudelle omistajalle)

Purha-luokan alukset:

M/t Futura
M/t Neste

Kemikaali- ja tuotetankkerit:

M/t Kiisla
M/t Suula

Hinaajat:

Ahti
Ukko
Esko (satamahinaaja)

Huoltovarmuus ei ole vain rautaa, vaan pitää sisällään myös miehistöt.



Huoltovarmuuslaivaston merimiehet:

Toiminnassa tärkeintä on jatkumo

Suomalaisten tankkilaivojen tulevaisuudesta puhuttaessa tärkeintä on jatkumo: se pitää sisällään uudistuvan, Suomen lipun alla seilaavan tonniston ja osaavat sekä ammattitaitoiset, paikalliset olosuhteet tuntevat miehistöt.

”Huoltovarmuudesta puhuttaessa yleinen huomio kohdistuu usein kalustoon ja miehistöstä ei juuri puhuta. Huoltovarmuudesta keskusteltaessa on tärkeää ottaa huomioon ammattiosaaminen, vaadittavat erityispätevyudet ja paikallisten olosuhteiden tuntemus, joka korostuu esimerkiksi talviolosuhteissa seilattaessa”, **OSM Ship Management Finlandin** pääluottamusmies **Turo Ihalainen** muistuttaa.

Mitä miehistölle tapahtuu lähivuosina?

Suomalaiset huoltovarmuuslaivat omistavat tällä hetkellä **Huoltovarmuuskeskus** ja **Ilmarinen**, mutta ne ovat **Neste Oilin** rahtauksessa. Alusten miehityksen ja tekniikan ynnä muita vastaavia asioita hoitaa OSM Ship Management Finland.

”Olen huolissani siitä, mitä meille tapahtuu miehityssopimuksen umpeuduttua? Mikäli nykyisillä huoltovarmuuslaivoilla aiotaan ajaa niiden käyttöään loppuun, on huolehdittava myös kotimaisista työpaikoista. Toiminnassa on oltava pitkäkatseista jat-

kumoa – ei vain alusten – vaan myös miehistöjen osalta.”

Vielä kolme vuotta sitten Suomen lipun alla oli yksitoista tankkera, mutta ensi kesänä niitä on jäljellä enää vain neljä kemikaali-/tuotetankkera, yksi raakaöljytankkera ja kolme hinaajaa. Alusten myymisten ja ulosliputtamisten myötä työpaikkansa on menettänyt muutaman vuoden sisällä pitkälle toista sataa tankkilaivaosaajaa.

”Suomalaisia tankkilaivaosaajia istuu tällä hetkellä myös kortistossa, tosin ihan kaikkiin jobeihin ei ole liikaa päteviä osaajia tarjolla. Kemikaali- tai tuotetankkera ei ole mikä tahansa alus, vaan erikoiskuljetusalus, jolla työskentelyyn pitää olla tankkilaivapätevyudet kunnossa. Pätevyudet ovat voimassa määrääjän, jonka jälkeen pätevyyskirjoja on uusittava. Mikäli töitä ei ole tarjolla riittävästi, pätevyudet ja osaajat häviävät”, Ihalainen toteaa.

Pätevyyskirjojen uusiminen on kallista

Tankkilaivapätevyysien, eli ”kirjojen” uusiminen ei ole halpaa. Mikäli merimies on työttömänä, on hänen maksettava itse kurs-

situksensa ja siihen vielä Trafín ”pahvit” päälle. Pätevyyskirjoja on uusittava monesti useita kappaleita, jolloin puhutaan jo sadoista euroista. Työttömälle se on suuri summa – varsinkin, kun varmaa työpaikkaa ei ole pätevyyskirjojen uusimisen jälkeen näinä aikoina usein tiedossa.

”Ja päällystön osalta pätevyyskirjojen uusiminen ja öljy-yhtiöiden matriisivaatimusten täyttäminen on vielä haasteellisempaa, koska heillä on oltava praktiikkaa laivan päältä, jotta vaatimukset täyttyvät, Ihalainen summaa.

Tankkilaivapapereita ei löydy siis joka hepun taskusta. Niitä ei tarvita kuin tankkilai-voilla, joten tankkilaivaosaajat ovat erityisammattilaisia.

”Nyt olisi tärkeintä tarjota nykyisille osaajille uusia aluksia, eli töitä ja kouluttaa sen myötä kotimaassa alalle uusia osaajia. Suuri huoli on, riittääkö meillä tulevina vuosina tankkereille riittävästi ammattitaitoista porukkaa, joilla on työhön tarvittavat pätevyudet ja osaaminen, kun piiri mennyt niin pieneksi”, pääluottamusmies Ihalainen pelkää kotimaisen tankkilaivaosaamisen romuttuvan, jos asiaan ei kiinnitetä jo nyt huomiota.

”Ei näitä hommia tehdä pelkästään paperista ohjeita lukemalla: jos halutaan menestyä, on panostettava henkilökuntaan!”, hän korostaa.

”Kotimaisen tankkilaivaosaamisen häviäminen kouraisisi vakavasti maamme huoltovarmuutta, sillä kriisitilanteessa on luottaminen vain oman maan kansalaisiin – tämän historia on osoittanut.”

TURO IHALAINEN



OSM Ship Managementin, eli "Osmon" luottamusmiehet:

Neste Oil Shippingin varustamotoiminnan loppuminen pari vuotta sitten oli raskas isku tankkialusten työntekijöille. Osa menetti työpaikkansa, mutta työnsä säilyttäneilläkään ei ole helppoa. Työt jatkuvat nyt uuden miehittäjän, **OSM Ship Management Finlandin** alaisuudessa.

"Porukka on huolestunut tulevaisuudesta, eihän tässä voi mitään muuta todeta", *M/t Nesteellä* työskentelevä **Jari Härkönen** sanoo suoraan.

Härkönen on paitsi kokkistueritti, myös laivaluottamusmies, joten hän on perillä aluksensa miehistön tunnoista. Samaa mieltä asioista on laivaluottamusmies **Hans Tiippana**, joka työskentelee pursimiehenä samalla tankkilaivalla.

"Kun olet kerran tankkilaivamies, olet aina tankkilaivamies. Motivaatiota työhön siis riittää, mutta huoli töiden jatkumisesta painaa koko ajan yllä. Epävarmuus vaikuttaa miehistön mielialaan, tekee ihmisistä levottomia. Aluksilla on myös paljon nuorta väkeä, joilla on lapset ja talolainat, joten heillä on suurin huoli tulevaisuudesta."

"Osmon" luottamusmiehet toivovat, että huoltovarmuuslaivaston toimintaan saataisiin varma jatkumo ja miehistöille tietoa tulevasta. Se parantaisi aluksilla vallitsevaa yleisilmapiiriä huomattavasti: huolet voisi heittää nurkkaan.

"Eniten mieltämme painaa se, ollaanko aluksille suunnittelemassa sekamiehityksiä, etenkin kun miehittäjäamme on suuri kansainvälinen yritys."

Pääkonttori Manilassa

OSM Ship Management Finland on norjalaisen OSM Ship Managementin suomalainen tytäryhtiö. Yhtiön Suomen konttori on Vantaalla, jossa hoidetaan miehitys-, tekniikka-, hallinto- ja talousasioita. Emokonserni OSM on suuri, kansainvälinen yritys, joka työllistää noin 17 000 henkeä. Varustamon pääkonttori on Manilassa ja suuri osa



OSM Ship Management Finlandin luottamusmiehet **Jari Härkönen** (oik.) ja **Hans Tiippana** luottamusmiesten täydennyskursseilla Hakaniemessä lokakuussa. Kesken haastattelun eduskunnasta saapui puhelinsoitto, johon Hans Tiippana taustoitti päättäjiä kauppa-alustuesta. On hyvä asia, että merimiehiä kuunnellaan, koska he jos ketkä tietävät, kuinka asiat ovat. Valtiopäättäjiä avustetaan mielellään jatkossakin kimuranteissa kysymyksissä.

varustamon työntekijöistä, noin 16 000, tulee Aasian maista.

Uuden yhtiön myötä byrokratia aluksilla on lisääntynyt: kun pääkonttori sijaitsee Manilassa, osa päivittäisistä asioistakin kulkee sen kautta. Muun muassa laivojen tilauksia hoidetaan Manilan kautta.

Luottamusmiehet: Suomeen saatava myös kaasulaivoja

Ensi kesänä tapahtuu viimeisen ulosliputetavan tankkilaivan, *M/t Temperan*, luovutus uudelle omistajalle. Aluksella työskentelee noin 20 hengen miehistö, eli alusmyynnin myötä työttömyysuhan alla on noin 40 henkeä (2 työvuorota). Tänä syksynä päättyivät yt-neuvottelut myytyjen alusten, *M/t Jurmon* ja *M/t Purhan* osalta. Yt-neuvottelujen piiriin kuului koko OSM Finlandin henkilöstö. Neuvottelujen päätyttyä ilmoitettujen irtisanoitettavien määrä oli 25 henkeä ja työpaikkoja laivoilta poistui noin 70.

Entisten Neste Shippingin tankkerien ulosliputus on kirpaissut.

"Jurmo ja Purha olivat kemikaali- / tuotetankkereita ja menivät Ruotsin lipun alle", luottamusmies **Hans Tiippana** harmittelee.

"Ensi kesänä siis luovutetaan uudelle omistajalle *M/t Tempera*, jolloin Suomen lipun alle jää vain yksi raakaöljytankkeri, *M/t Mastera*. Se on vähän, koska nimenomaan raakaöljykuljetukset ovat huoltovarmuuden kannalta olennaisia."

Tankkilaivojen merimiehiä huolestuttaa myös jäljelle jäävän aluskannan vanheneva kunto, joka vaatisi lähivuosina uusimista.

"Emme näe, että kaikilla aluksilla voi ajaa paljon 15 ikävuotta pidemmälle, vaikka sanottaisiin että alukset ovat hyvässä kunnossa. Alusten ajo naulatehtaan porteille saakka tarkoittaa, että annamme huoltovarmuuden rapautua."

"Siitä johtuen rahoituskeskustelut uusien alusten osalta tulisi olla käynnissä jo nyt tai aloittaa selvitystyöt välittömästi", he lähettävät päättäjille terveisitä.

Huoltovarmuus ei ole pelkästään vain öljykuljetuksia, vaan pitää sisällään myös kemikaaleja ja tuotteita.

"Esimerkiksi Jurmolla ja Purhalla voitiin kuljettaa useita erilaisia kemikaaleja", Tiippana muistuttaa.

"Ja mielestäni Suomeen olisi saatava ehdottomasti myös kaasulaivaosaamista. Siinä on hyvä ja tarpeellinen bisnes tulevaisuuden kannalta." ↴

HUOLTOVARMUUSKESKUKSEN johtava analyytikko **Hannu Hernesniemi** toi edellisessä *Merimies-lehdessä* 4/2015 julkaistussa artikkelissa esiin näkemyksen, jossa todettiin ammattitaitoisien ja paikalliset olosuhteet tuntevan miehistön olevan olevannainen osa huoltovarmuutta. Se on pääluottamusmies **Turo Ihalaisen** mielestä asiantuntevaa puhetta. Talviolosuhteissa seilattaessa paikallisolosuhteiden tuntemus on osaamisen perusta. Itämeri on karikkoinen ja matala.

”Käytä rohkeasti ääntäsi tulevissa vaaleissa: jokaista ääntä tarvitaan.

Vaaleissa äänestämällä jokainen Unionin jäsen voi vaikuttaa liiton toimintaan ja tulevaisuuden linjanvetoihin.”



Merimies-Unionin edustajakokous lähestyy

Käytä ääntäsi vaaleissa!

Äänestysaika on 18.1.–15.3.2016

Pian on aika valita edustajat Merimies-Unionin edustajakokoukseen. **Äänestysaika alkaa 18. tammikuuta 2016 ja päättyy 15. maaliskuuta 2016.**

Edustajakokous on liiton korkein päättävä elin, joka luo suuntaviivat seuraavan nelivuotiskauden toiminnalle. Edustajakokous valitsee myös liiton johtohenkilöt, hallituksen ja valtuuston yhteisistä asioista päättämään.

Äänestys tapahtuu postivaalina

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2016 alussa. Jokainen liittoäänestyksessä äänioikeutettu saa äänestää omassa vaalipiirissään yhtä (1) ehdokasta.

Äänestys toimitetaan postiäänestyksenä.

Äänestysaika on: 18.1.–15.3.2016

Vaalimateriaali postitetaan Merimies-Unionin äänioikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammikuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

- tarkemmat vaaliohjeet kuinka äänestäminen tapahtuu
- ehdokasluettelo
- vaalilippu
- vastauskuori, jossa postimaksu on valmiiksi maksettu.

Äänestäminen on tehty mahdollisimman helpoksi ja selkeäksi. Äänestettyäsi jätä äänestyskuoresi postin toimitettavaksi. (Äänestyksessä viimeistään 18.3.2016 klo 12.00 Postille palautuneet äänet otetaan huomioon.)

Edustajakokous 10.–11.5.2016, Helsinki

Merimies-Unionin edustajakokous pidetään 10.–11.5.2016 Paasitornissa Helsingissä, osoitteessa Paasivuodenkatu 5 A, Helsinki.

Vaalipiirit

Unionin sääntöjen mukaan kukin jäsenyhdistys muodostaa oman vaalipiirinsä, josta kokousedustajat valitaan jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Kustakin vaalipiiristä valitaan yksi edustaja kutakin alkavaa 200 jäsentä kohti, kuitenkin vähintään yksi edustaja.

Aimo Myräkän joululahjatoive

AIMO ON MERIURANSÄ AIKANA kokenut tuulta ja tyyntä. Onpa Aimo ollut kerran ihan oikean pyörremyrskyn silmäsäkin. Vaan nyt tuntuu, että herra Myräkkä on joutunut kotimaisen hallituspyörremyrskyn repimäksi. Meitä johtavat herrat poukkoilevat mielipiteissään ees taas, eikä varmuutta ole mitä sulo-Suomessamme tuleman pitää. On uudistusta ja säästöä, eikä kukaan taida oikein tietää missä mennään. Loppuuko meikäläisten merimiesten työsarka kuin kanan lento? Se olisi sääli, sillä suomalainen merimies on ollut luotettava ja kunnioitettu jo hamasta purjelaivojen ajasta asti.

Aimo muistaa vielä ajan, jolloin merimies (ja nainen) olivat erimiehiä (ja naisia). Töitä oli tarjolla, palkka ei ihan päättä huimannut, mutta eivät verotkaan olleet maaverotuksen tasoa. Laivalla ei rahaa juurikaan mennyt, joten jonkin verran jäi säästöpossuunkin. Lisäksi meriväkeä kunnioitettiin ja arvostettiin. Monet olivat vielä hyviä tarinaniskijöitäkin. Aimo ei oikein tiedä, miksi ja milloin kaikki alkoi luisua kuin laiva pahassa sivutulessa. Varustamoilla oli mennyt aivan mukavasti, mutta miten alkoi vähitellen tapahtuva hivutus, joka koski useimmiten merityöntekijöitä. Alettiin reivata palkkoja sekä lisiä ja joissain tapauksissa työajastakin ryhdyttiin toisinaan lipsumaan. Alkoi myös tulla sanattomia uhkakuvia. Jos et tee näin, sinut korvataan vaikkapa eestiläisellä tai filippiiniläisellä työntekijällä. Ne kyllä tekevät pitkäänkin päivää mukisematta eivätkä vaadi paljoakaan. Pelon siemen oli kylvetty. Olivatko varustamot tulleet ahneiksi?

Aimo muistaa erään huippujutun, joka tosin ei ollut Suomen lipun alla, mutta kuitenkin kertomisen arvoinen. Aimo pääsi kerran käymään pienehkössä risteilypaatissa. Ranska oli kielenä ja perässä Panaman tunnus. Siellä oli tietysti oma pesula, jota hoiti kiinalainen perhe. Heillä oli tila keulassa, jossa pesumasiinat ja kaikki muu tarpeellinen rekvisiitta sijaitsivat. Toisessa venttiilittömässä huoneessa olivat asuin-tilat. Koko nelihenkinen perhe oli laivalla töissä. He nukkivat pyykkisäkkien päällä. Vieressä oli riisisäkkejä ja keittolevy. Siellä he pakersivat pitkää päivää ja myös söivät – olivat tehneet näin jo kolme vuotta. Sanoivat, että eivät ole aurinkoa muutamaan aikaan nähneet, koska kannelle ei saanut men-

nä päivällä. Aimo pohti tätä pitkään. Voisiko suomalaisen merityöntekijän homma olla joskus tällaista.

Hii-o-jhoi! sanoo Aimo. Onpa aikoihin eletty.

Onneksi ei suomalaisen merenkulkijan tarvitse ihan näin rankkaan hommaan mennä, mutta varsin paljon on vuosien saatossa annettu periksi. On pidennetty työaika, tingitty eduista, saatu lopputilejä, uhattu ulosliputuksella, miehistöä on korvattu muunmaalaisilla ”deekuilla” (jos joku ei tiedä, niin deeku on vanhaa merimiesslangia ja tarkoittaa ulkomaalaista merenkulkijaa). Periksi on annettu, mutta koko ajan on lisää vaadittu.

Edellinen **Jyrki Kataisen** hallitus teki viisaan liikkeen, kun peruutti miehistötuen leikkaukset. Jos näin ei olisi tehty, olisi yli neljätuhatta merimiestä tänä päivänä kilometritehtaalla. Nyt **Juha Sipilän** hallitus haluaa vähentää tukia parikymmentä miljoonaa. Aika erikoista poukkoilua, tuumii Aimo. Tämä on omiaan luomaan epävarmuutta meriväen keskuuteen. Vaikka hallitukset vaihtuvatkin, tulisi linjat pitää selkeinä. Nyt tuntuu siltä, että Suomea johdetaan kasinomallisesti. Pelataan upporikasta tai rutiköyhää. Vedätetään ja taidetaan jopa bluffata. Ei tällainen vetele. Ei Suomella ole varaa menettää tuhansia ammattitaitoisia Suomeen veronsa maksavia työntekijöitä. Maan johdon täytyisi nähdä nenäänsä pitemmälle. Säästää täytyy, mutta ei ainakaan tästä, pohtii herra Myräkkä.

Kuten Aimo en aiemminkin todennut: Suomi on saari ja siksi se tarvitsee kauppaa ja merenkulkua. Tämä täytyy pitää suomalaisena, ei ainoastaan työntekijöiden takia, vaan siksi, että se on osa suurta perinnettä. Siksi Aimo toivoo ainoastaan yhtä joululahjaa maan päättävälle elimille: järkeä, jota saa käyttää maan johtamisessa. Tämä lahja ei itse asiassa maksa yhtään mitään, mutta sillä on kauaskantoiset seuraukset. Jos sitä ei nyt käytetä, saattaa olla, että Suomen lipun alla ei kohta seilaa yhtään alusta. Ja sitähan ei Aimo toivo.

Hyvää joulua vaan maan johdolle ja kaikille merenkävijöille!

Toivoo

Aimo Myräkkä

Aimo Myräkkä

HarjoitteluMylly osoittanut tarpeellisuutensa

Kolmisen vuotta toiminut HarjoitteluMylly on löytänyt paikkansa, määrittänyt tehtävänsä ja osoittanut tarpeellisuutensa. Mylly välittää tänä vuonna jo yhdeksälle sadalle merenkulun opiskelijalle suomalaislaivoilta työharjoittelupaikan.

TEKSTI JOUKO KAHILA KUVA SEIDI GUZEJEV JA SHUTTERSTOCK

HarjoitteluMyllyn koordinaattorin **Alexandra Lindahlin** mukaan ”Myllyn” toimintaa kehitetään tällä haavaa pienin askelin muun muassa tiivistämällä yhteyksiä ja yhteistyötä merenkulun eri toimijoiden kanssa.

”Käyn kaikissa alan oppilaitoksissa, joissa tapaam säännöllisesti harjoitteluvastavia, merenkulun messuilla sekä varustamoissa esittelemässä HarjoitteluMyllyn toimintaa ja kehittämismahdollisuuksia. Laivoilla vierailen harvemmin.”

HarjoitteluMylly rekisteröitiin viime keväänä yhdistykseksi. Myllyllä on nyt omat säännöt ja hallitus. Toiminnan rahoittamisesta vastaavat jäsenjärjestöt **Suomen Erikoisalusten Työntantajaliitto, SET ry**, merenkulun kahdeksan oppilaitosta sekä **Suomen Varustamot ry**.

Mallia Ruotsista

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun nettilehden *Koskisen* mukaan HarjoitteluMylly perustettiin: ”helpottamaan merenkulun harjoittelupaikkojen täyttämiseen ja tasapuoliseen jakeluun liittyviä, ja vaihtuvien aikataulujen takia joskus haasteellisiakin

tehtäviä keskittämällä ne yhteen paikkaan.”

Koskinen tietää HarjoitteluMyllyyn haetun mallia Ruotsista, jossa laivojen harjoittelupaikkoja on välitetty keskitetysti jo vuosia.

Suomessa ennen ”Myllyä” merenkulun harjoittelupaikkoja varustamoista tiedustelivat vuoronperään merenkulun oppilaitosten opettajat ja opiskelijat. Joskus jopa opiskelijoiden vanhemmat.

Nyt koko ”harjoittelupalettia” hoitaa käytännössä yksi henkilö: Alexandra Lindahl, joka koordinoi ja järjestää yhteen merenkulun työharjoittelijat sekä harjoittelupaikat. Toki tämä edellyttää merenkulun toimijoilta tiivistä yhteistyötä. Etenkin sitä, että suomalaisalukset ja varustamot ilmoittavat kaikki harjoittelupaikkansa ja -tarpeensa HarjoitteluMyllyyn.

Esimerkiksi **Finnlinesin** aluksista Suomen lipun alla seilaa noin 15 laavaa. Niiden harjoitteluasiat työllistivät aiemmin melkoisesti varustamon henkilökuntaa ja tiedonkulku kesti pitkään. Nyt Lindahl saa tiedot nopeasti ja suoraan. Kapteenit välittävät laivojensa harjoittelutiedot useimmiten sähköpostitse HarjoitteluMyllyyn.

Keskitetty harjoittelijavälitys helpottaa ja

keventää myös merenkulun oppilaitosten harjoitteluun liittyvää työmäärää. Nyt alan opiskelijat voivat hakea kaikkien suomalaisalusten harjoittelupaikkoja.

Rekisteröintilomakkeen täytöllä alkuun

HarjoitteluMyllyn rekisteröintilomakkeessa kysytään muun muassa opiskelijan henkilö-, opiskelu- ja vakuutustietoja, tietoja merimies- ja turistipassista sekä kielitaidosta. Myös siitä, milloin on mahdollista aloittaa työharjoittelu, koska harjoittelun pituudesta sovitaan etukäteen.

Alexandra Lindahl kertoo opiskelijoiden joskus epäilevän merimiespassin tarpeellisuutta. Jos merimiespassi puuttuu, poliisi myöntää sen kiireellisissä tapauksissa kahdessa viikossa. Passin haun voi laittaa alulle myös internetissä. Merimiehen lääkärintodistus niin ikään tarvitaan.

Lomakkeen lisätietoihin voi merkitä toivomuksia työharjoittelupaikasta, kuten määrätyn tyyppisistä tai määrätyn varustamon laivoista. Alusten vapaat harjoittelupaikat, opiskelijan paikka jonossa ja rekisteröintilomakkeen tiedot ratkaisevat viime kädessä harjoittelupaikan.



Lindahlin mukaan työharjoittelua on mahdollista jatkaa, ellei kyseisistä harjoittelupaikoista ole kysyntää eikä jonoa. Kun jotkut harjoittelijat ovat kokeneet epäoikeudenmukaiseksi luovuttaa paikkansa toiselle, laivoissa on harjoittelujaksoja jatkettu sekä harjoittelijoiden määrää lisätty.

Harjoittelupaikat ovat poikineet myös kesätyöpaikkoja. Lindahl huomauttaa työharjoittelun olevan mahdollista myös kesätyön ohessa. Tällöin määrättyiltä työtehtäviltä lasketaan harjoittelupäiviä. Kesätyöt välitetään varustamojen kautta. HarjoitteluMylly välittää vain palkattomia työharjoittelupaikkoja.

Harjoitteluvastaavat ajan tasalla

Alexandra Lindahlin mukaan suomalaisalusten harjoitteluvastaavat ovat pääosin tehtäviensä tasalla ja päteviä. He huolehtivat, että opiskelijoiden työharjoittelu on määrättyjen töiden ohjausta, opastusta ja harjoittelua, ei pelkästään niiden seuraamista tai teettämistä.

Laivoilla on useimmiten kansi- ja konepuolella omat harjoitteluvastaavansa. Pienemmillä aluksilla tosin vain yksi. Lindahl

muistuttaa, että harjoitteluvastaavien on syytä huolehtia myös kielitaidoistaan, kuten englannin osaamisestaan, jotta harjoittelijansa kanssa löytyy tarvittaessa yhteinen kieli.

”Esimerkiksi Ahvenanmaalta tulee harjoittelijoita, jotka eivät osaa riittävästi suomea.”

Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston, Ekamin, merenkulun koulutuksen tiiminvetäjän **Minna Markkasen** mukaan eri laivoissa ja varustamoissa työharjoittelun taso vaihtelee jonkin verran. Joissakin laivoissa panostus ja harjoitteluvastaavien valmiudet ovat erinomaisella tasolla.

”Toisissa laivoissa puolestaan miehistön vähäisestä määrästä sekä tiukasta aikataulusta johtuva alituinen kiire vie työharjoittelulta resursseja”, Markkanen korostaa.

Ekamissa ollaan Myllyyn tyytyväisiä

Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa ollaan HarjoitteluMyllyn palveluihin sekä opiston ja ”Myllyn” väliseen yhteistyöhön tyytyväisiä. Merenkulun opiskelijat ovat saaneet kaikki Myllyn kautta harjoittelupaikan.

Minna Markkanen kertoo opiskelijoilla,

etenkin aloittavilla, olevan joskus puutteelliset hakupaperit. Kun opiskelijoita muistutetaan tästä riittävän ajoissa ja usein, paperit tulevat kuntoon. Joillakin opiskelijoilla on toivomuksia työharjoittelun suhteen.

Hänen mielestään siirtymisessä harjoittelupaikkojen keskitettyyn välitykseen on ollut paljon positiivista. Merenkulun opettajien kannalta esimerkiksi se, ettei työaikaa tarvitse enää käyttää opiskelijoiden harjoittelupaikkojen hankkimiseen.

”Toisaalta yhteydenpito varustamoihin ja laivoihin sekä ammatillinen verkostoituminen on samalla vähentynyt. Tietoa toki kulkee edelleen monin tavoin ja opiskelijat antavat harjoittelujaksoiltaan muutakin palautetta kuin harjoittelutodistuksen”, Markkanen summaa.

”Merenkulun opettajat päivittävät säännöllisesti alan tietoaan myös laivoilla vedettävien täydennyskoulutusjaksojen muodossa.”

Etelä-Kymenlaakson ammattiopistosta valmistuu vuosittain noin 50-60 merenkulunammattilaista, kuten laivasähköasentajia, korjaajia, vahtiperämiehiä sekä laivatarjoilijoita ja -kokkeja. ⚓

Merten iloinen ja kostea aika on poissa

– Viina ja tupakka näkyvät vuosikymmenten viiveellä kuolemina ja terveysongelmina –

TEKSTI KYMEN SANOMAT / TOMMI FORSMAN KUVA SAANA LAMMINSIVU

MERENKULKIJOIDEN kuolleisuus ja työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyminen ovat edelleen 2000-luvulla muita palkansaaajia yleisempiä. Erot vastaavissa ammateissa maan kamaralla työskentelewiin ovat suuria, etenkin työkyvyttömyyseläkkeelle siirtymisessä. Korkeammat kuolleisuuslukemat ja ennen aikaisten eläköitymisten syyt löytyvät sekä työoloista että elintavoista.

MERIMIESELÄKEKASSAN ja **Kuntoutussäätiön** tutkimuksen perusteella merenkulkijoiden kuolleisuus on 1,3-kertaista muihin palkansaajiin verrattuna sekä miehillä että naisilla. Työkyvyttömyyseläkkeiden alkavuus on merenkulkijamiehillä 1,6-kertainen ja naisilla yli kaksinkertainen.

”Ammattikohtaisesti verrattuna alkoholi ja tupakka nousivat kuolinsyissä edelleen selvästi esiin”, toteaa Merimieseläkekassan ylilääkäri **Mikael Ojala**.

Ojalan mukaan merenkulkualalla on tapahtunut vuosikymmenten saatossa paljon, mutta elintapojen osalta on vielä parantamisen varaa. Tupakointiin ja alkoholiin liittyvät sairaudet olivat jopa rakennusalaan korkeampia. Toisaalta hän huomauttaa, että tutkimuksessa näkyvät vielä menneiden vuosikymmenten löperömmät elintavat.

”Suuntaus on toki parempaan päin, ja tupakointi on Suomessa vähentynyt, mutta merillä riittää vielä tehtävää.”

KOTKALAINEN Olli Kauranen kummastelee tutkimusten luomaa kuvaa runsaasti juo-

vista ja tupakoivista merenkulkijoista. Hän jäi vanhuuseläkkeelle hieman yli vuosi sitten, vietettyään merillä lähes neljä vuosikymmentä. Kauranen teki koko uransa töitä laivojen talous- ja keittiöpuolella. Viimeiset vuodet hän toimi pääluottamusmiehenä.

”Nykyisin vallitsee täysin eri maailma kuin entisinä iloina vuosina, jotka päättyivät 1970-luvun lopussa lamaan. Myös suh- tautuminen terveellisempään ruokavalioon on kokenut suuren muutoksen.”

Vanhan liiton työskentelyn ja uudemman työkalttuurin välinen jakolinja syntyi vuonna 1981, kun uusi vuorottelujärjestelmä tuli käyttöön. Uudistuksen myötä merellä vietetyn jakson jälkeen vietettiin pitkä jakso maissa, jolloin aikaa jäi myös perhe-elämälle. Tätä ennen merimies teki töitä aluksilla yhtä soittoa, kunnes otti lopputilin ja eli maissa, kunnes palkkarahat hupenivat.

”Vuonna 1981 merimiehet muuttuivat niin sanotusti sosiaalisesti hyväksytyiksi kansalaisiksi ja heillä oli elämä myös maissa.”

TUPAKOINTI laivoilla oli aikaisemmin paljon yleisempää ja kuului osaksi kahvitaukoja ja turinointihetkiä. Alkoholin osalta vallitsee nollatoleranssi. Myös miehistöjen koot ovat pienentyneet automatisaation vuoksi.

”Aikaisemmin laiva oli oma maailmansa ja sosiaalinen yhteisönsä, joka oli merenkulkijalle kuin perhe.

Vapaa-aika on kutistunut minimaalisten maissaoloaikojen ja tiukan työtahdin myötä”,

Kauranen kokee työuransa alkuvaiheisiin liittyneen sosiaalisen ilmapiirin kadonneen lähes tyystin laivoilta.

”Ennen pelattiin korttia ja tarinoitiin. Nuoret kuuntelivat silmät pyöreinä vanhempien ukkojen juttuja. Vuosia myöhemmin meistä tuli vuorollamme niitä vanhoja miehiä”, hän naurahtaa.



OLLI KAURANEN

Elämäntavat kuntoon projektin avulla

TEKSTI KYMEN SANOMAT / TOMMI FORSMAN

REILUSTI yli puolet suomalaisista merenkulkijanaista ja noin 70 prosenttia merimiehistä on ylipainoisia. Suurin osa sairauspoissaoloista ja työkyvyttömyyseläkkeistä johtuu liikunta- ja tukielinsairauksista. **Merimiespalvelutoimiston** ja **Merimieseläkekassan** keväällä 2013 startanneen *ForMare*-projektin tavoitteena on auttaa riskirajoilla olevia merenkulkijoita tekemään elämäntapamuutos. Kohteena ovat etenkin he, joiden elämäntavat ovat vaarassa johtaa sairauskierteisiin ja pahimmassa tapauksessa sairauseläkkeelle. Projektin fyysiset ja henkiset tulokset ovat ylittäneet kaikki odotukset.

”Esimerkiksi tupakoiminen, verenpaine-
lääkkeiden kulutus ja alkoholinkäyttö ovat
vähentyneet huomattavasti”, projektipääl-
likkö **Johan Treuthardt** kertoo.

Ongelmia aiheuttavat etenkin lyhyet le-
pojaksot, epäsäännöllinen rytmi sekä lii-
kunnan puute. Myös epäterveellinen ruoka
aiheuttaa haittaa. Hanke jaetaan aktiivi-
seen jaksoon ja seurantavaiheeseen. Alku-
vuodesta osallistujien kehon koostumusta,
lihaskuntoa sekä muun muassa hapenotto-
kykyä testataan.

”Jokaiselle laaditaan oma tavoitteellinen
harjoitusohjelma sekä ravintoneuvot.

Ohjelmaan sisältyy tapaamisia henkilö-

kohtaisen valmentajan kanssa sekä laivalla
että vapaalla. Merenkulkija tapaa ravintote-
rapeutin vähintään kerran. Maissa pidetään
infoluentoja, joilla käsitellään elämäntapa-
muutoksiin liittyviä tärkeitä aiheita.”

Kunnon kehittymistä ja tavoitteiden to-
teutumista seurataan keväisin tehtävillä jat-
kokokeilla. Aktiivijakson jälkeen alkaa kol-
men vuoden seuranta, jonka aikana kehon
tilaa mitataan kerran vuodessa.

”Merenkulkija viettää lähes puolet elä-
mästään laivalla. Ei siis riitä, että hän on aktii-
vinen pelkästään lomalla”, Treuthardt toteaa.

Tulevana vuonna mukaan odotetaan noin
120 merenkulkijaa kuudesta eri varustamosta.

TUTKIMUS PÄHKINÄNKUORESSA

Lähde: Merimieseläkekassan tiedote
22.10.2015

Kuntoutussäätiön Merimieseläke-
kassalle tekemässä tutkimuksessa
todetaan, että merenkulkijoiden
kuolleisuus on 1,3-kertaista muihin
palkansaajiin verrattuna sekä miehillä
että naisilla. Työkyvyttömyyseläkkeiden
alkavuus on merenkulkijamiehillä
1,6-kertainen ja naisilla yli kaksinkertai-
nen muihin palkansaajiin verrattuna.

Eri merenkulun ammattiryhmissä
työskentelevien kesken on eroavuuksia.
Etenkin konemiehistöllä ja rahtialuksilla
työskentelevillä miehillä sekä keittiössä
työskentelevillä naisilla kuolleisuus ja
työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyminen on
muuta palkansaajaväestöä yleisempää.

Työ merellä raskaampaa kuin maissa

Laivan konehuoneen henkilöstön
kuolleisuus ja työkyvyttömyyseläkkeelle

siirtyminen on korkeampaa kuin
vastaavan tasoissa tehtävissä maissa
työskentelevillä. Keittiöhenkilökunnan
siirtyminen työkyvyttömyyseläkkeelle on
yleisempää kuin maissa vastaavissa
ammateissa. Kuolleisuus sen sijaan on
useissa laivan talousosaston ammateis-
sa, esimerkiksi tarjoilijoilla, saman
tasoista kuin maissa.

Elintavat ja työolot vaikuttavat

Alkoholiperäiset kuolemat olivat
tutkimusajankohtana edelleen yleisiä.
Tämän jälkeen on toteutettu alkoholin
käyttöä rajoittavia toimenpiteitä ja myös
varhaisen puuttumisen menetelmiä on
otettu käyttöön. Näiden toimenpiteiden
vaikutukset eivät vielä näy täysimääräi-
sesti tutkimustuloksissa. Myös tupa-
kointiin liittyvät kuolinsyyt ovat meren-
kulkijoilla muita palkansaajia
yleisempiä.

Työkyvyttömyyseläkkeelle siirtymisen
diagnoosina ovat useimmiten mielen-
terveyden ja käyttäytymisen häiriöt tai

tuki- ja liikuntaelinten sairaudet.
Vammat ja myrkytykset ovat merenkulki-
joilla muita palkansaajia yleisempiä
syytä, miehillä myös hengityselinten
sairaudet ja naisilla tuki- ja liikuntaelin-
ten sairaudet.

Aikaisemman tutkimuksen perusteel-
la laivatyö on fyysisesti ja henkisesti
kuormittavaa. Merenkulkijoiden työoloja
ja työterveydenhuoltoa tulisi kehittää,
kuin myös tukitoimia elintapoihin
liittyen. Useita hankkeita merenkulkijoi-
den työkyvyn edistämiseksi onkin jo
käynnistetty.

Tutkimuksessa seurattiin kaikkien
25–64-vuotiaiden vuonna 2000
merenkulkijoina olleiden kuolleisuutta
ja työkyvyttömyyseläkkeelle siirtymistä ja
verrattiin sitä kaikkiin palkansaajiin.
Seuranta-aika oli 2001–2013. Aineistona
oli **Merimieseläkekassan**, **Tilastokeskus-**
sen ja **Eläketurvakeskuksen**
rekisteritietoihin perustuva yksilötasoi-
nen poikkileikkausaineisto vuodelta
2000. ↴

Merenkulussa työntekijöiden lepo jää usein liian vähiin

Aluehallintoviraston tiedote 14.10.2015 //
Työsuojelun vastuualue, Etelä-Suomi

Suomalaisilla aluksilla tehdään usein liian pitkiä työpäiviä ja alitetaan lainmukainen vähimmäislepoaika. Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelutarkastajat törmäävät merenkulussa lepoaikarikkomuksiin jatkuvasti sekä matkustaja-aluksilla että rahtilaivoilla. Työnteko väsyneenä kasvattaa onnettomuusriskiä ja liian vähäinen lepo voi pitkään jatkuessaan haitata työntekijän terveyttä. Lepoaikoihin liittyvää valvontaa on viime vuosina tehostettu.

MERITYÖAIKALAIN MUKAAN työntekijälle on annettava vuorokautinen lepoaika, eli jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika, joista yhden tauon on oltava vähintään 6 tunnin mittainen. Jos työntekijän lepoaika häiriintyy työkutsujen vuoksi, lain mukaan hänelle on annettava riittävä korvaava lepoaika.

”Vuorokausilepoon liittyviin rikkomuksiin joudutaan puuttumaan lähes joka tarkastuksella”, kertoo merenkulun työsuojelutarkastaja **Kari Suvela** Etelä-Suomen aluehallintovirastosta.

Useimmiten kyse on yksittäisistä rikkomuksista, mutta tarkastuksilla on törmätty myös vakaviin rikkomuksiin. Työntekijä on esimerkiksi tehnyt toistuvasti yli 20-tuntisia työpäiviä ja jatkanut niiden jälkeen töitä etukäteen suunnitellun työvuorolistan mukaan ilman korvaavaa lepoaikaa. Vakavimmat ja toistuvat rikkomukset työsuojeluviranomainen ilmoittaa poliisille esitutkintaa varten.

TYÖNTEKO VÄSYNEENÄ kasvattaa merkittävästi tapaturma- ja onnettomuusriskiä. Vireystilan lasku voi heikentää huomiokykyä ja lisätä riskinottoa. Väsynyt työntekijä on jopa nukahtanut kesken vahtivuoron ja aiheuttanut karilleajon (*Onnettomuustutkintakeskus-*

sen tutkintaselostus M2013-05). Lisäksi lepoaikojen laiminlyönti voi pitkään jatkuessaan haitata työntekijöiden terveyttä. Työhön liittyvien terveysriskien hallitsemisessa työnantajan tulee hyödyntää työterveyshuollon asiantuntemusta.

VUOROKAUSILEPOON LIITTYVIEN rikkomusten taustalla on tarkastajien havaintojen mukaan monenlaisia syitä. Esimerkiksi aluksessa ilmennyt tekninen vika, sääolosuhteet tai aluksen alimiehitys voivat johtaa siihen, että työntekijä ei saa levätä riittävästi. Reitin muutokset voivat johtaa siihen, että aluksen miehistö ei riitäkään uudelle reitille.

”Aluksella tulee olla toimintaohjeet lepoaikojen poikkeamiin ja asianmukainen työaikakirjanpito. Valvonnan tavoitteena on saada alusten työnantajat kehittämään turvallisuusajattelua omatoimisesti ja varmistamaan itse, että turvallisuusnormit toteutuvat”, Suvela kertoo.

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO valvoo alusten ja satamien työturvallisuutta Suomenlahden merialueilla ja Järvi-Suomen alueella sekä suomalaisia aluksia myös ulkomailla. Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelutarkastajat tekevät suomalaisille rannikko- ja ulkomaanliikenteen aluksille vuosittain vajaa sata tarkastusta.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue valvoo, että työnantajat noudattavat työelämän lainsäädäntöä ja että työ on mahdollisimman tervettä ja turvallista. Alueella työskentelee 1,1 miljoonaa henkilöä ja valvottavia työpaikkoja on 120 000.

Älä viivyttelä virheellisesti maksetun palkan korjaamispyynnön tekemisessä!

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Tulimme työkaverin kanssa palkkalaskelmia vertailtuamme siihen lopputulokseen, että meille ei ole maksettu muun muassa kaikkia ylityökorvauksia ja luontaisetuja työehtosopimuksen mukaisesti. Nyt meidän täytyy vielä tarkistaa aikamoinen määrä vanhoja palkkalaskelmia. Miten pitkältä ajalta taaksepäin maksamatta olevaa palkkaa voi vaatia ja miten se tehdään?

LAKIMIES: Merityösopimuslain 13 luvun 11 §:n mukaan työntekijän palkkasaatava ja myös muut **merityösopimuslaissa** mainitut saatavat vanhentuvat viiden vuoden kuluttua erääntymispäivästä. Palkkasaatavalla tarkoitetaan kaikkia työsuhteeseen perustuvia rahamääräisiä suorituksia riippumatta siitä, perustuvatko ne lakiin, työehtosopimukseen tai työsopimukseen. Ne voivat koostua sopimukseen perustuvasta palkasta, palkan lisistä, rahassa maksettavista luontaiseduista tai muista erityisistä korvauksista. Saatava on siis työnantajan velkaa työntekijälle.

Mainittu **viiden** vuoden vanhentumisaika lasketaan alkaen jokaisen palkkasaatavan erääntymispäivästä eli yleensä palkanmaksukauden viimeisestä eli sovitusta palkkapäivästä. Jos esimerkiksi sama virhe on toistunut palkkalaskelmissa ja -maksussa useana kuukautena peräkkäin, alkaa vanhentumisaika jokaisen virheellisen kuukausipalkan osalta eri päivänä erääntymisen mukaisesti.

Merimiesten vuosilomalaisissa sekä molemmissa merityötä koskevissa työaikalaissa on omat saatavan vanhentumista koskevat säännökset. **Merimiesten vuosilomalain** 22 §:n mukaan oikeus vuosilomapalkkaan tai lomakorvaukseen on rauennut, jollei saatavaa koskevaa kannetta ole nostettu tuomioistuimessa kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana vuosiloma olisi ollut annettava tai lomakorvaus maksettava. Samanlaiset ylityökorvauksien maksamiseen liittyvät vanhentumissäännökset ovat **merityöaikala**in 15 §:ssä ja **kotimaanliikenteen työaikalaissa** 25 §:ssä. Näissä tapauksissa **kolmen** vuoden vanhentumisaika lasketaan sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana oikeus korvaukseen syntyi eli aina 1. tammikuuta alkaen.

Kysymyksessä mainittuja puuttuvia luontaisetukorvauksia voi siis vaatia viisi vuotta taaksepäin ottaen huomioon jokaisen maksumuutoksen oman erääntymispäivän ja ylityökorvauksia viimeisimmiltä kolmelta kalenterivuodelta.

MERIMIES
KYSY,
LAKIMIES
VASTAA

On huomattava, että **työsuhteen päättymisen jälkeen** sovelletaan tiukempia sääntöjä. Vanhentumisaika on lyhyempi eli kolme vuotta, ellei kyse ole merityösopimuslaissa mainitusta työehtosopimuksen tulkintaan liittyvästä epäselvyydestä, jolloin vanhentumisaika venyy viiteen vuoteen.

Viiden vuoden vanhentumisaajan kuluminen voidaan katkaista **työsuhteen voimassa ollessa** esittämällä työnantajalle palkkasaatavan maksamista koskeva vaatimus todistettavalla tavalla eli kirjallisesti. Toinen vaihtoehto on nostaa kanne tuomioistuimessa, mikä on ainoa tehokas tapa katkaista yllä mainitut kolmen vuoden vanhentumisaajat. Vaatimusta, joka koskee vanhempia kuin tuo viisi/kolme vuotta sitten erääntyneitä saatavia, ei enää oteta käsittelyyn tuomioistuimessa. Vanhentuminen siis vaikuttaa siten, että työntekijä, eli velkoja, menettää oikeutensa vaatia saatavaa.

Puutteellisesti tai muutoin virheellisesti maksettua palkkasaatavaa vaaditaan ensin itse laatimalla kirjallinen palkankorjauspyyntö työnantajalle. Siinä toteat, miten palkkalaskelma on mielestäsi virheellinen tai mitä siitä puuttuu. Mikäli työnantaja ei suostu korjaamaan palkkaa tai asiasta syntyy tulkinnallinen riita, ota yhteys aina ensin luottamusmieheen tai mikäli sellaista ei ole, liiton asiantuntijaan. Tarvittaessa liitto antaa oikeusapua asian viemiseksi tuomioistuimeen.

PIDÄ TEKEMISTÄSI TYÖVUOROISTA, niiden pituudesta ja yli-työtunneista säännöllisesti omaa kirjanpitoa esimerkiksi merimieskalenterissa tai ottamalla työvuoro- ja tuntilistoista kännykällä valokuva. **Tarkista palkkalaskelma aina ja välittömästi sen saatua!** Jos siitä puuttuu jotakin, siinä on virhe tai muuta epäselvää, kysy esimieheltä tai palkanlaskijalta suoraan tai tarvittaessa käänny luottamusmiehen puoleen. Kysymysten ja oman mielipiteen esittämistä ei tarvitse pelätä – voit tehdä palveluksen monelle! Älä odota tai jätä asiaa työsuhteen päättymisen jälkeiseen aikaan: vanhojen epäselvyyksien ratkominen se vasta onkin työlästä!!!

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi



Anna joululahjaksi paremmat työolot

SASKin joulukampanja muistuttaa pitkien tuotantoketjujen ongelmista

Tee jouluostoksesi SASKin aineettomassa joulukaupassa jo tänään osoitteessa <http://sask.mycashflow.fi>

Ihmiset, jotka haluavat kuluttaa eettisesti, kysyvät usein SASKin asiantuntijoilta, miten voi varmistua, että kaukomaissa tuotetut farkut, kännykkä, tietokone, tabletti tai milloin mikäkin, olisi tuotettu turvallisissa työoloissa tai ilman lapsityövoimaa. Joudumme usein vastaamaan: "Ei mitenkään".

Paras tapa välttyä siltä onkin olla ostamatta lainkaan. Ja juuri tähän haluamme SASKissa tarjota nyt mahdollisuuden. Ostamalla aineettoman lahjan SASKin verkkokaupasta tuet hanketyötämme, jonka tavoitteena on lopettaa työvoiman halpamyyni ja taata työntekijöille turvalliset ja inhimilliset työolot.

Voit ostaa aineettoman joululahjan SASKin uudesta verkkokaupasta osoitteessa <http://sask.mycashflow.fi>. Maksaa voi omilla pankkitunnuksilla tai laskulla.

Rahoilla tuetaan SASKin hanketoimintaa

Antamalla lahjaksi aineettoman lahjan, tuet työelämän perusoikeuksien puolesta tehtävää kehitysyhteistyötä maailman köyhimmässä maissa. Jokaisella on oikeus ihmisarvoiseen työhön.

Kerätyt varat käytetään työelämän perusoikeuksien edistämiseen tähtäävään kehitysyhteistyöhön SASKin kautta.

SASK on yli kolmenkymmenen suomalaisen ammattiliiton ja kahden palkansaajakeskusjärjestön omistama kehitysyhteistyöjärjestö, jonka hanketyön päämääränä on ihmisarvoisen työn ja työelämän perusoikeuksien edistäminen maailman köyhimpien työntekijöiden keskuudessa.

Timantteja, boksereita, pyjamia..

Lahjavaihtoehdot vaihtelevat aineettomasta timantista (hintaa 50 euroa) aineettomiin boksereihin (10 euroa) ja pyjamaan (tarjoushinta 8,90 euroa). Kaupasta löytyy myös viimeisintä huutoa olevaa elektroniikkaa: tabletteja 30 euron hintaan ja kännyköitä 20 eurolla.

Joululahjaa ostaessasi verkkokaupan sivut kertovat lahjan tuoteselosteesta, mitä ongelmia kyseisen tuotteen tuotantoketjuun liittyy.

Esimerkiksi timanttiteollisuuden työolot ovat monin paikoin surkealla tolalla. Teollisuusalan ammattiliittojen maailmanjärjestön **IndustriALLin** mukaan maailman suurimpiin timanttien tukkukauppiaisiin kuuluva **Rio Tinto** on toistuvasti jäänyt kiinni työelämän perusoikeuksien polkemisesta, vakavista työturvallisuusrikkeistä sekä alkuperäiskansojen alistamisesta.

Antamalla lahjaksi aineettoman timantin, tuet työelämän perusoikeuksien puolesta

tehtävää kehitysyhteistyötä maailman köyhimmässä maissa. Jokaisella on oikeus ihmisarvoiseen työhön.

Eettistä kännykkää ei ole

Myös elektroniikkateollisuuteen liittyy paljon työntekijöiden alistamista ja vaarallisia työoloja.

Teollisuusalan ammattiliittojen maailmanjärjestö **IndustriALLin** mukaan suurten elektroniikkamerkkien taustalla on pitkä lista alihankkijoita, jotka toimivat maissa, joiden työlainsäädäntö ei ole säällisellä tasolla.

Elektroniikkatuotteiden valmistus vaatii myös paljon maamineraaleja, joiden louhintaa maan alta ei kestä päivänvaloa. Louhokset sijaitsevat köyhimmistä köyhimmässä kehitysmaissa ja lapsityövoiman käyttö on niissä arkipäivää.

Tee jouluostoksesi SASKin
aineettomassa
joulukaupassa jo tänään
osoitteessa
<http://sask.mycashflow.fi>

Merimies-Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada **Eversheds Asianajotoimiston** puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen. www.eversheds.fi



Laatuvirhe kiinteistökaupassa – ostajan ja myyjän kauhistus

Kiinteistön ostaja havaitsee toisinaan kaupanteon jälkeen, ettei kiinteistö vastaakaan kaikkia odotuksia. Rakennuksessa saattaa esimerkiksi olla vaikeasti korjattavia rakennusvirheitä tai jokin rakenne saattaa yllättäen olla käyttöikänsä päässä. Jos kiinteistö poikkeaa olennaisesti vastaavanlaisista kiinteistöistä, kyseessä saattaa olla laatuvirhe. Ostajalla voi laatuvirheen vuoksi olla oikeus vaatia myyjältä hinnanalennusta, vahingonkorvausta tai kaupan purkua.

Milloin on kyseessä laatuvirhe?

Kiinteistössä on laatuvirhe ensinnäkin, jos se ei vastaa sitä, mistä on sovittu. Oleellista on, mitä kauppakirjassa ja myynnin yhteydessä muuten on sovittu. Jos rakennusta esimerkiksi markkinoidaan huonokuntoisena, ostaja ei voi odottaa, että se on uutta vastaavassa kunnossa. Myyjän vastuuta voidaan myös rajoittaa kauppakirjassa. Rajoituksen tulee kuitenkin olla yksilöity.

Toiseksi kiinteistössä on laatuvirhe, jos kiinteistö ei vastaa myyjän antamia tietoja. Myyjä on voinut antaa ostajalle harhaanjohtavan tai virheellisen tiedon, myyjä on voinut jättää kertomatta ostajalle jostain kiinteistön arvoon tai käyttöön vaikuttavasta asiasta tai myyjä on voinut jättää oikaisematta ostajan virheellisen käsityksen.

Hyvin tavallista on, että myyjä ei ole tahallaan yrittänyt harhauttaa ostajaa, vaan kiinteistössä ilmenneet ongelmat tulevat yllätyksenä paitsi ostajalle myös myyjälle. Tällaisen salaisen virheen yhteydessä törmätään usein epätietoisuuteen siitä, mikä vaikutus myyjän tietoisuudella virheestä on. Salainen virhe voi olla kyseessä, jos kiinteistö poikkeaa laadultaan siitä, mitä myydyn kaltaiselta kiinteistöltä voidaan perustellusti edellyttää. Myyjä on lain mukaan tietoisuudestaan riippumatta vastuussa salaisesta virheestä, jos virhe on merkittävä.

Rakennuksissa on käytännössä aina jonkinlaisia vikoja tai puutteita – suihkun sekoittaja on vioittunut, valaisin on mennyt epäkuuntoon, piipunhattu on tippunut myrskyssä ja niin edelleen. Tällaiset pienet virheet kannattaa unohtaa myyjän vastuuta mietittäessä, koska myyjän vastuun edellytyksenä on, että virhe on olennainen tai merkittävä. Toisin sanoen virheen tulee olla sellainen, että se olisi vaikuttanut kauppaan. Virheen arvioinnissa pitää ottaa huomioon myös se, että kyseessä ei ole virhe, jos ostaja olisi voinut havaita sen kiinteistön tarkastuksessa ennen kauppaa.

Kiinteistön virheellisyys määräytyy kaupantekohetken mukaan. Myyjä vastaa kiinteistössä kaupantekohetkellä olevasta virheestä, vaikka se ilmenisikin vasta kaupanteon jälkeen. Toisaalta myyjä ei

ole vastuussa esimerkiksi piankin kaupanteon jälkeen ilmenevästä vesivahingosta, jos se johtuu kaupanteon jälkeen syntyneestä vahingosta.

Virheilmoitus

Lain mukaan ostaja ei saa vedota virheeseen, ellei hän ilmoita virheestä ja siihen perustuvista vaatimuksistaan myyjälle kohtuullisessa ajassa siitä, kun hänen olisi pitänyt havaita virhe. Kohtuullinen aika virheestä ilmoittamiseen on käytännössä korkeintaan joitain kuukausia. Jollei ostaja vetoa virheeseen viiden vuoden kuluessa kiinteistön hallinnan saamisesta, hän ei voi pääsääntöisesti enää vedota virheeseen lainkaan, vaikka se olisi-kin ilmennyt vasta myöhemmin. Viiden vuoden kuluttuakin virheeseen voidaan kyllä vedota tietyissä hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa – kuten, jos myyjä on menetellyt petollisesti. Virheilmoitus on syytä tehdä kirjallisesti ja todisteellisesti myöhemmin mahdollisesti tarvittavan todistelun varalta.

Virhetilanteiden ratkaiseminen

Jos ostaja epäilee laatuvirhettä, kannattaa hänen vähintään konsultoida asianajajaa siitä, onko kyseessä laissa tarkoitettu laatuvirhe. Asianajaja osaa myös neuvoa virheilmoituksen ja erityisesti siinä esitettävien vaatimusten yksityiskohdissa. Vastaavasti, jos myyjälle on esitetty vaatimuksia kiinteistökaupasta, kannattaa hänen pyytää asianajajaa punnitsemaan esitetyt vaatimukset ja sovinnon edellytykset. Usein suuri osa asianajajan käyttämisestä aiheutuneista kustannuksista saadaan takaisin kotivakuutukseen kuuluvasta oikeusturvavakuutuksesta tai vastapuolelta.

Lähes aina parhaaseen, nopeimpaan ja edullisimpaan ratkaisuun molempien osapuolten kannalta päästään, kun asiassa saadaan neuvottelemalla sovinnollinen ratkaisu. Sovinnon edellytykset ovat parhaat, kun toimitaan alusta asti mahdollisimman avoimesti ja ratkaisulähtöisesti. Jos sovintoon päästään, on sovintosopimus syytä tehdä kirjallisesti. Sovintosopimuksessa on syytä olla hyvin täsmällinen ja yksiselitteinen. Esimerkiksi sen suhteen tulee olla täsmällinen, onko sovittu vahingonkorvauksesta vai hinnanalennuksesta ja mitä nimenomaista virhettä sopimus koskee.

Mikael Sunell

OTM, lakimies
Asianajotoimisto Eversheds Oy
mikael.sunell@eversheds.fi
www.eversheds.fi



Pikaviestittele matkojen takaa

Etäosallistuminen läheisten elämään

Mukana kulkevien laitteiden sovellukset helpottavat merenkulkijan yhteydenpitoa ja tavoitettavuutta. Perheen jäsenet saavuttavat toisensa puhelimen sovelluksella siten, että voivat keskenään viestitellä, lähettää kuvia, jakaa sijainnin ja tietyissä tapauksissa myös äänipuhelun maksutta soittaa. Laivayhtiö yleensä tarjoaa miehistölle tietoliikenneyhteyden, vaikka sen moitteetonta toimivuutta kaikkialla ei voida taata.

TEKSTI JUUKA SUNDHOLM KUVAT SHUTTERSTOCK





SM SHIP MANAGEMENTIN

palveluksessa oleva pääluottamusmies **Turo Ihalainen** pitää tankkilaivalta yhteyttä *WhatsApp* ja sähköpostin avulla. *WhatsApp* on älypuhelimeen asennettava pikaviestisovellus.

”Sosiaalinen media, *WhatsApp*in kaltaiset ja sähköposti ovat varmasti eniten käytettyjä sovelluksia, ja tietysti uutisia ja lehtiä luetaan. Kun merellä ollaan, välillä ajetaan laivan nettiantennin kannalta sokeassa kulmassa satelliittiin, jolloin nettiyhteydet hetkellisesti pätkevät”, kertoo Ihalainen.

Varustamot tarjoavat henkilökunnan käyttöön melko hitaita langattomia nettiyhteyksiä, joilla onnistuu kuitenkin hoitamaan pankkiasiat ja muuta välttämätöntä laivalla.

”Suurin ongelma on yhteyksien hitaus. Kun melkein kaikilla on älypuhelimet, tabletit ja läppärit, käyttöä on paljon. Yhteydet ovat jo sillä rajalla, että aina eivät esimerkiksi pankkiasiat onnistu, sillä latautumis aika on liian pitkä.”

Ihalaisen mukaan nettiyhteys on henkilökunnan näkövinkkelistä katsottuna tärkeimpiä asioita laivalla, mitä ei aina varustamoissa ymmärretä. Tästä syystä henkilökunta käyttää kotimaan satamassa myös omia yhteyksiään, ”jotta vehkeet vetävät nopeammin”.

Älypuhelinsovellus *WhatsApp*ssa voi tekstailla, siirtää kuvia ja jakaa sijainnin sekä soittaa nettipuheluita. Kaukokäytössä se on ikään kuin jatkuvasti päällä oleva elämänlanka tietyn porukan, perheen tai parin viestittelyssä. Turo Ihalainen tietää, että ”*WhatsApp*ia voi käyttää jatkuvasti, kunhan nettiyhteys on”.

Käytettävyys ratkaisee

VIKING LINELLA toimi sama nettitekniikka kuin mantereellakin.

”Meillä on ilmainen langaton laajakaista jokaisessa henkilöstön ruokalassa, ja sitä laajennetaan koko ajan myös henkilöstön hytteihin. Langaton laajakaista on yhdistetty internetiin 4G- tai 3G-tekniikan avulla. Tämä tarkoittaa sitä, että yhteys voi välillä olla aika nopea ja välillä todella hidas riippuen siitä, missä laiva on ja miten lähellä on lähin tukiasema”, kertoo Viking Linen IT-päällikkö **René Engman**.

Laivan ollessa merellä radioliikenteen laatu tukiasemasta päätelaitteeseen vaihtelee. Henkilöstön Crew-luokan lisäksi sitä myydään Business-luokan datasiirtona. Matkustajien Public-luokka toimii kokousosastolla, kahvilassa ja sviiteissä. Laivoilla miehistö varsin yleisesti käyttää omaa liittymäänsä. Soneran pakettiliittymä toimii kuuleman mukaan nopeammin ja varmemmin kuin laivassa tarjolla oleva. Jossain kohtaa matkaa sekin mataa tai älylaite ei osaa valita kahden maan verkon välillä. Liittymä käyttää ruotsalaisen *Telian* verkkoa, mutta jostain syystä sitä eivät voi ostaa muut kuin suomalaiset.

Viking Linella aktiivinen ja malttavainen miehistön jäsen pärjää kohtuullisen hyvin laivan verkkoa käyttämällä. Pikaviestimellä pysyy ystäväpiirissään, *Facebookissa* voi roikkua, mutta yksi palvelu on blokattu pois: *Youtube* ei toimi. Muutoin ”kaikki tai ainakin tärkeimmät sovellukset toimivat”, sanoo René Engman.

FINNLINESILLA laivan siltakannella olevan kuvun sisässä pyörii satelliittiantenni. Monesti sen kautta saatu nettiyhteys on kapasiteetiltaan hyvin rajallinen ja siirron hinta jotain muuta kuin maanpäällisessä verkossa.

”Kaikkien käytettävissä on yhteistietokone joko laivan toimistossa tai messissä. Ropaxeilla on Helsingin laivoilla langaton laajakaista, roro-aluksissa sitä ei ole, eikä Naantalın ropaxeilla. Yhteistietokone ja langaton laajakaista ovat työntekijöille maksuttomia”, kertoo Finnlinesin **Hanna-Leena Lahti**.

”Laivan internet-yhteys toimii satelliitin tai mobiilidatan kautta, ja se on jaettu päällystön hytteihin yrityksen PC-koneille. Näillä käytetään yrityksen ohjelmistoja, mutta myös nettisurffaus on myös sallittu.”

Miehistön omat laitteet toimivat mobiiliverkon kautta silloin, kun kuuluvuutta rannikon läheisyydessä on. Jos laiva on muu kuin Helsingin ropax ja ollaan pois rannikolta, miehistön älyluuri tai tablet on käytännössä pimennossa. *WhatsApp* ei siis ole parhaimmillaan Finnlinesilla.

Kevyttä kommunikaatiota

Edellä mainitun *WhatsApp*in rinnalla voi kokeilla puhelinsovellusta *Kik*. *Kik*-käyttäjien kesken voi luoda ryhmän, joka viestii keskenään sanoin ja kuvin. *Kik* toimii yksinkertaisesti ja sen saa käyttöön puhelinnumerotietoa luovuttamatta. *WhatsApp* taas vaatii numerotiedon luovuttamisen.

Kikillä voi olla hankala päästä alkuun, ellei anna sovelluksen käyttöön puhelimen yhteystietolistaa. Ilman sitä *Kik*-kavereita on nolla kappaletta ja jokaisen etsintä tapahtuu manuaalisesti. Työmäärällisesti kavereiden lisäily ei ole ongelma, ja voihan astuminen *Kik*-maailmaan tapahtua niinkin, että joukko tuttuja ottaa sen samaan aikaan ensi kertaa käyttöön – vaikkapa pitääkseen yhteyttä työssä tai tavallisessa arjessa. *Kik*-kiin voi myös houkutella tuttuja. Oman *Kik*-profiilin voi näet jakaa muille tietoon *Google Plus*san, *Flickr*in, *Instagram*in tai *Twitter*in kautta. ↴

”Johtajia ja päälliköitä tusinoittain”

ARCTIA SHIPPINGISSÄ

byrokratia ja kulut kasvavat osakeyhtiöittämishankkeen myötä

– Samaan aikaan muut varustamot keskittävät toimintojaan

HAJOTA JA HALLITSE on kaikille tuttu lausahdus johtamistyylistä, jossa valtaa hankitaan ja ylläpidetään hajottamalla valtakeskittymät useampaan osaan, jotta niillä olisi yksinään vähemmän vaikutusvaltaa kuin yhdessä. Tunnetusti tämä johtamistyyli on tuottanut monissa organisaatioissa enemmän hallaa kuin hyötyä – ja siihen strategialla pyritäänkin.

ARCTIA SHIPPING -konserni käynnisti loppuvuodesta toimintojensa hajauttamisen ja osakeyhtiöittämisen: miehitys, HR, turvallisuus ja tekniikka-asiat siirretään vuoden alusta perustettavaan hoitovarustamo **Arctia Management Services Oy:hyn (AMS)**. Emokonserni Arctia Shipping Oy:ssä säilyvät talous, ICT, viestintä ja kehitys. Alukset pysyvät Arctia Icebreaking Oy:n ja Arctia Offshore Oy:n omistuksessa. Epävirallisten lähteiden mukaan tiedossa ovat kuitenkin suunnitelmat, joissa jokainen alus muodostaisi tulevaisuudessa oman osakeyhtiönsä. Osakeyhtiöittämistä perustellaan tehokkaammalla riskienhallinnalla ja toimintamahdollisuuksien parantamisella kansainvälisessä kilpailussa.

Jäänmurtajavarustamon osakeyhtiöittämismisbumin perustelut eivät ole jäänpitäviä. Päinvastoin valtio-omisteisen kaluston osakeyhtiöittämispyrkimykset tuntuvat erikoiselta alalla, jossa ei ole todellista kilpailua. Huoltovarmuuskuskuksen antamissa lausunnoissa on todettu jäänmurtajien olevan olennainen osa maamme perusinfraa, jonka ylläpitoon ja uudistamiseen tulee panostaa.

TOIMINTOJEN HAJAUTTAMINEN ei laske kustannuksia, vaan päinvastoin kasvattaa niitä. Byrokratia ja rahanmeno kasvavat, kun yhden yhtiön alle muodostetaan lisää uusia yhtiöitä. Jokaisen yksittäisen yhtiön hallinto vaatii omat kustannuksensa. Johtajien ja päälliköiden lukumäärä kasvaa entuudestaan. Tavallinen duunari ei voi tänä päivänä kuin puistella päätään katsoessaan konsernin hallintorakennetta: johtajia ja päälliköitä riittää. Samaan aikaan tavallisten työntekijöiden määrää vähenetään. Jonkun on tehtävä työtkin: arkinen perustyö aluksilla muodostaa yhtiön tuloksen – ei johtajien lukumäärä. Monissa yrityksissä onkin ryhdytty karsimaan hallintoa ja talouskuluja. On todettu, että mitä yksinkertaisempi yhtiörakenne on, sen jouhevammin koneisto toimii eikä tarvita turhia välikäsiä.

Näyttääkin vahvasti siltä, että Arctia Shippingin suunnitelmissa kuljetaan valtavirrasta päinvastaiseen suuntaan. ”Riskienhajauttaminen” voi olla myös peitetointo sille, että todellisuudessa pyritään pääsemään kalliiksi mainostetusta henkilöstöstä eroon, sillä ”managementtia” on helpompi kilpailuttaa. Niinpä miehistön kilpailutusta ajetaan kuin käärmettä pyssyyn.

JÄÄNMURTAJILLA TYÖSKENTELEE erikoistuneita talvimerenkulun osaajia, jotka pystyvät työskentelemään ammattitaitoisesti ja huolellisesti haastavissa jääolosuhteissa. Jäänmurtajan keittiön tärinässä ruoanlaitto vaatii kovaa kuntoa ja henkistä kanttia.

Jäänmurtajan koneisto vastaa voimalaitosta ja kansimiehistö on vastuussa muiden kauppa-alusten turvallisesta avustamisesta. Jäänmurtajien päällystöllä on vuosien, jopa vuosikymmenten kokemus murtajien ajamisesta. Suurilta onnettomuuksilta on toistaiseksi välttytty, kiitos ammattitaitoisen miehistön. Tilanne voisi olla aivan toinen, jos jäänmurtajan puikoissa seilaisi kokematon miehistö.

SUOMALAISILLA JÄÄNMURTAJALAIVASTOLLA

on hyvä tulevaisuus. Viime keväänä valmistunut **Paavo Lipposen EK**:lle konsulttityönä tekemä raportti *Pohjoinen tahtotila – Suomen edellytykset arktiseen talouskasvuun* on viimeisin laajamittainen tutkimus, joka osoittaa Suomen suunnan olevan pohjoisessa, vaikka viimeaikaisissa töissä tuli hie-
man takapakkia.

Jäänmurtajat ovat osa valtion perusinfraa ja niiden yhtiöittämisen hyöty ei ole suhteessa nouseviin kustannuksiin. Järkevintä olisikin laittaa valtion perusinfraan kuuluva kalusto, kuten jäänmurtajat ja entiset Merenkululaitoksen alukset sekä yhteysalusliikenne yhteiseen valtiovarustamoon, jolloin nykyiset hallintokustannukset laskisivat ja yhtiörakenteet selkeytyisivät huomattavasti.

Näkökulma: kustannukset ja ongelmat kasvavat hallinnon pirstaloituessa

Suomessa viime vuosina tapahtuneista hallinnon maakuntiin hajauttamisen ko-keiluista voi kysyä, ovatko ne osoittautuneet toimiviksi ratkaisuihin vai toimivatko vanhat, yksinkertaiset järjestelmät paremmin. Konsulteilla on ollut runsaasti töitä, kun valtion hallintoa on sijoiteltu ympäri maan. Hajauttaminen on vaatinut laajoja järjestelmien uusimisia it-järjestelmistä lähtien. Leikki ei ole halpaa, vaan puhutaan aina kertaluokaltaan sadoista tuhansista euroista. Ovatko kuluttajat hyötynet uudistuksista? Myönteistä palautetta saa kaivamalla kaivaa. ↓

Valtion tulisi perustaa yksi valtio-omisteinen yhtiö, joka hoitaisi jatkossa valtion ns. perusinfraan kuuluvia merenkulkuun liittyviä toimintoja.



Keskustanuoret esittävät valtion varustamotoimintojen yhdistämistä

Keskustanuorten Salossa 23.–25.10.2015 pitämä liittokokous esittää valtion varustamotoimintojen yhdistämistä. Liittokokoukselle asiasta aloitteen teki Helsingin piiri, aloitteentekijänä merimies Joni Immonen.

Aloite 34. Helsingin Keskustanuoret:
Valtion varustamotoiminnot on yhdistettävä

" O sana valtion tilaaja- ja tuottajatoimintojen eriyttämistä entinen **Merenkulkulaitos** ja **Tielaitos** lakautettiin ja niiden toiminnot hajautettiin ja eriytettiin. Tilaajatoiminnot siirrettiin perustettuun **Liikennevirastoon**. Tuottajatoiminnot yhtiöitettiin joko liikelaitostamisen kautta tai suoraan eri osakeyhtiöiksi, mitkä valtio omistaa sataprosenttisesti. Nämä yhtiöt hoitavat perusinfraan kuuluvia toimintoja, kuten väylien ylläpitoa ja hoitoa, merimittausta, merikarttojen valmistamista, talvimerenkulun turvaamista sekä ympärivuotisen öljyntorjuntavalmi-

den, saariston yhteysalusliikenteen, luotauspalvelut, aluspalvelutiedotteet ja seurannan. Jokaisessa yhtiössä on oma hallinto, joka syö paljon varoja ja resursseja. Näiden uusien yhtiöiden johtoihin ei ole palkattu alan varsinaisia osaajia ja ammattilaisia, vaan ammattijohtajia, joiden prioriteetit ovat muualla kuin hyvän, turvallisen ja osaavan palvelun tuottamisessa. Voiton nimissä palveluiden ja turvallisuuden tasoa on tietoisesti heikennetty.

Valtion tulisi perustaa yksi valtio-omisteinen yhtiö, johon kaikki edellä mainitut toiminnot ja valmis kalusto voitaisiin sulauttaa. Menoja saadaan pienennettyä yhdellä hallinnolla. Myös sisäinen synergia ja dynaamisuus saadaan maksimoitua, kun

kaikki toiminnot tekevät yhteistyötä saman yhtiön alaisuudessa. Kalliiden hallintojen purkamisen jälkeen voidaan varustamon varoja ohjata palvelujen ensiluokkaiseen ja turvalliseen tuottamiseen."

Liittokokous yhtyy aloitteeseen.



Toivottavasti aloite otettaisiin käsittelyyn myös eduskunnassa

Toivotaan siis, että nuoren helsinkiläisen merimiehen, **Eckerö Linellä** työskentelevän **Joni Immosen**, aloite saa taakseen kannatusta myös Arkadianmäellä, jossa varsinaiset aloitteet ja päätökset tehdään.

Helsingin piirin / Immosen tekemä aloite valtion varustamotoimintojen yhdistämisestä ei ollut Salon liittokokouksen helpoimpia aihealueita, vaan lukeutui asiaosaamisensa tasolla jo kovaan politiikan ytimeen. Aloite ei saanutkaan liittohallituksessa ensin kannatusta taakseen. Liittohallitus epäili muun muassa Arctian mahdollisuuksia kilpailla jatkossa muiden varustamoiden kanssa maailman markkinoilla työkeikoista. Toisaalta liittohallitus myös totesi, että valtion on otettava Arctia Shipping nykyistä vahvemmin valtion omistajaohjaukseen.

Immonen ei hyväksynyt liittohallituksen esitystä, vaan totesi sen olevan sekava ja asiavirheellinen. Immosen mukaan siinä otettiin kantaa vain jäänmurtoon, vaikka valtiovarustamon toiminnot pitäisivät tulevaisuudessa sisällään myös muita merenkulkupalveluita, kuten väylänhoitoa, saariston yhteysalusliikenteen ynnä muuta. Suuri valtio-omisteinen varustamo ei ole este "maailman valloitukseen", Immonen muistutti:

"Isomman varustamon perustaminen ei ole este myydä palveluiden ja jäänmurron osaamisen myymisestä ulkomaille jatkossa-kaan", Immonen myös korosti liittokokoukselle salissa pitämässä puheessaan.

Pääviesti Helsingin piirin aloitteesta kuului:

"Valtion tulisi perustaa yksi valtio-omisteinen yhtiö, johon kaikki edellä mainitut toiminnot ja valmis kalusto voitaisiin sulauttaa. Menoja saadaan pienennettyä yhdellä hallinnolla. Myös sisäinen synergia ja dynaamisuus saadaan maksimoitua, kun kaikki toiminnot tekevät yhteistyötä saman yhtiön alaisuudessa. Hallintojen purkamisen jälkeen voidaan varustamon varoja ohjata palvelujen ensiluokkaiseen ja turvalliseen tuottamiseen."

Lopulta järjen ääni tuli valiokunnassa kuulluksi, jossa keskusteluiden jälkeen aloitteeseen päätettiin yhtyä ja jonka liittokokous hyväksyi.

Toivon mukaan nuorten tekemä aloite valtion varustamotoimintojen yhdistämisestä otetaan käsittelyyn myös eduskunnassa. ⚓

Suomessa on ongelmia, mutta onhan täällä ihan eri tilanne kuin Ukrainassa tai Syyriassa. Täytyy nähdä myös ne myönteiset puolet. ”

Vuosi kasasi tummia pilviä Euroopan ylle – **Merimieskirkon kunniapuheenjohtaja tahtoo perusarvot kunniaan**

Syvä huoli. Se tulee Antti Lemmetyiselle päällimmäisenä mieleen, kun hän ajattelee päättynyttä vuotta.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT SUOMEN MERIMIESKIRKON ARKISTO
JA VASTAVALO / TIERA LAITINEN

— Imassa lentää mustia lintuja. Mietittytää, mitä lapsemme ja lapsenlapsemme joutuvat kokemaan, Merimieskirkon kunniapuheenjohtaja sanoo.

Voimaa jaksaa saa Lemmetyisen mukaan lähimmäisenrakkaudesta ja siitä, että muistaa oman elämän hyvät asiat. Tärkeää on saada suomalaiset perusarvot ohjaamaan yhteiskunnan toimintaa.

Rovasti ja sosiaalineuvos **Antti Lemmetyinen** suree sitä, että maailman ongelmat vain lisäävät kierroksiaan.

– Eurooppa on ollut meidän suomalaisten näkökulmasta melko vakaa toisesta maailmansodasta lähtien. Olemme eläneet rauhan vuosia. Nyt täytyy pohtia, kuinka tässä käy.

Kotimaassa pitkään jatkunut taantuma pitää mielialat matalina. Lemmetyinen kritisoi sitä, että talouden on annettu liikaa hallita yhteiskunnallista keskustelua.

– Vähän liian kauan korkeimpana yhteiskunnallisena tavoitteena oli saada bruttokansantuote kasvamaan kolme prosenttia. Siinä ei onnistuttu ja nyt kaikki muukin alkaa rakoilla.

Lemmetyinen on kuunnellut ihmetellen hallituspuolueiden ja opposition sananvaihtoa. Äänenpainot kovenevat. Hänestä sekään ei lupaa hyvää, että henkilöön käyvä härskiys lisääntyy.

– Eri mieltä saa olla, mutta ei pidä mennä henkilökohtaisuuksiin.

Leikkaukset ja korotukset osuvat kipeästi köyhimpiin

Pitkittynyt taantuma on johtanut siihen, että köyhin osa kansasta on kovilla. Menoleikkaukset ja maksujen korotukset vievät monet ihmiset kipualueelle. Antti Lemmetyinen ottaa esimerkin terveyskeskusten maksuista. Hallitus on päättänyt nostaa

sosiaali- ja terveydenhuollon palvelumaksuja 30 prosentilla ensi vuoden alusta. Vaikka terveyskeskusmaksut ovat edelleen alhaisia yksityisten lääkäriasemien hintoihin verrattuina, korotus on pienituloisille kova.

– Maksujen korotukset osuvat kipeästi vähätuloisimpiin. Kaikki eivät pysty maksamaan tarvitsemistaan palveluista, esimerkiksi vanhukset hoivastaan. Miten heidät hoidetaan?, Lemmetyinen kysyy.

Sosiaalineuvos näkee, että menossa on palveluteollinen kehitys. Peruspalvelujen tuotanto on yhä enemmän liiketoimintaa. Pääomasijoittajien omistamat yritykset haluavat hoidettavikseen palveluita. Eivätkä ne tyydy enää keräämään voittoa myyntien kautta, vaan itse palvelutuotannostakin pitää saada tuntuva tuottoa.

Julkisten palveluiden heikentymistä vauhdittaa se, että ne joilla on varaa, hank-

kivat yksityisiä eläke- ja hoitovakuutuksia. Syntyy kierre. Terveyskeskuksissa ei ole lastenlääkäreitä, kun valtaosa lapsista viedään vakuutusten turvin yksityislääkäreille.

Sosiaalineuvoksen mielestä pitkään veljonut sote-uudistus on saatava voimaan. Sote tulisi toteuttaa niin, että eriarvoisuus vähenee ja turvaverkkoja riittää.

Yt-arki on raskas

Työelämä ei sekään tuo turvaa ja vakautta entiseen tapaan. Yt-neuvotteluista on tullut arkea. Lemmetyinen seurasi niitä tänä syksynä läheltä, sillä kaikkien hänen neljän aikuisen lapsensa sekä miniän ja vävyn työpaikoilla vähennettiin henkilöstöä. Tilanne on raskas sekä työntekijöille että niille esimiehille, joiden on pakon edessä irtisanottava työntekijöitä. Tämä yleistyy julkisella sektorilla, jossa leikataan rahoitusta.

Johtaminenkin on heikoissa kantimissa. Lemmetyisen mukaan pulmia on varsinkin ihmissuhde- ja arvojohtamisessa hallitustasolta yksittäisiin työpaikkoihin. Työmarkkinaosapuolilta Diakonissalaitoksen entinen johtaja toivoo kykyä nähdä kokonaisuuksia sen sijaan, että kukin tuijottaa vain omaa tilannettaan.

Pakolaistulva Suomeen herättää kansalaisissa suurta hämmennystä.

– Maamme ei ollut varautunut taloudellisesti eikä varsinkaan henkisesti näin suureen pakolaisvirtaan. Nyt odotetaan kauhulla, mitä tapahtuu, kun kuulemme päivittäin ikäviä uutisia.

Arvot eivät saa jäädä juhlapuheisiin

Epävakaassa tilanteessa arvojen tulisi olla kunniassa. Antti Lemmetyisen mielestä Suomella on hyvät päämääräarvot. Hyvinvointiyhteiskunnan malli perustuu tärkeille arvoille.

– Se, että kaikista on huolehdittava ja erityisesti heikko-osaisimmista on pidettävä huolta, on ollut yleisesti hyväksytty lähtökohta kansalaissodasta eteenpäin. Tämä näkemys on pystyttävä säilyttämään.

Demokratia on perusarvomme. Nyt siihen vedotaan Lemmetyisen mielestä välillä merkillisissä yhteyksissä, vaikkapa silloin,

kun jonkun päälle heitetään coca-colaa.

Demokratian sisältö tulisi kirkastaa. Juhlapuheisiin mahtuvat tavoiteltavina päämäärinä myös rauha, oikeudenmukaisuus ja tasa-arvo.

– Arvopuhetta on, mutta käytännön tasolla arvot murenevat. Arvo-osaaminen loppuu, kun tullaan toimien tasolle, Lemmetyinen sivaltaa.

Ukrainan ja Syyrian ongelmat eri luokkaa

Miten sitten ihmiset jaksavat kaiken tämän epävarmuuden ja huolen keskellä? Antti Lemmetyinen kehottaa meitä jokaista kysymään itseltään, mitkä asiat ovat hyvin. Ongelmien mittakaava kannatta ottaa huomioon.

– Suomessa on ongelmia, mutta onhan täällä ihan eri tilanne kuin Ukrainassa tai Syyriassa. Täytyy nähdä myös ne myönteiset puolet.

Joulun hiljennyttäessä entinen merimiespappi tahtoo muistuttaa myös lähimmäisenrakkaudesta sekä ihmisarvon kunnioittamisesta. Jokaisella on oikeus arvokkaaseen elämään.



Antti Lemmetyinen

Merimieskirkon

kunniapuheenjohtaja

Rovasti, sosiaalineuvos

• Merimieskirkon palveluksessa
1978–1987

• Helsingin Diakonissalaitoksen
johtaja 2002–2012

• Syntynyt vuonna 1946

• Asuu Espoossa

Tunnelmainen jouluaatto laivalla

Merimieskirkon kunniapuheenjohtaja **Antti Lemmetyinen** myöntää, että hän hakeutui aikanaan merimiespapiksi seikkailunhalusta.

– Mutta se ei kai ole syntiä, hän nauhahtaa.

Seikkailuja myrskyisillä merillä Lemmetyinen saikin. Hän ei pelännyt kovasakaan merenkäynnissä, koska oppi luotamaan ammattilaisiin.

– Näin kuinka rauhallisesti miehistö hoiti tehtäviään myrskyn keskellä. Se häivytti pelon.

Meri näytti voimansa myös jouluna 1985, kun Lemmetyinen oli laivapappina Haminasta Espanjaan ja sieltä Englantiin matkanneella aluksella. Biskajalla myrskysi niin, että pöytäliinat piti kastella, jotta lautaset pysyivät pöydässä.

Jouluaattona puolilta päivin laivaväki lopetti muut kuin välttämättömät työt ja kokoontui salonkiin. Radiosta kuunneltiin Turusta lähetetty joulurauhan julistus. Laivapappi luki jouluevankeliumin ja yhdessä veisattiin virsi *Enkeli taivaan*. Illan mittaan nautittiin juhla-ateria ja availtiin merimiespaketteja, joista löytyi villasukkia, pipoja ja muuta tarpeellista.

– Jouluaatto laivalla oli tunnelmainen ja harras. Istuimme yöhön asti juttelemassa elämän suurista kysymyksistä. Olimme hereillä, kuin paimenet aikoihin, Lemmetyinen muistelee.

Merimiesten ajatukset matkasivat luonnollisesti maihin läheisten luo. Monet soittivat kotiin radiopuheluita. Niissä ei menty kovin henkilökohtaisiin asioihin, sillä puhelut kuuluivat muissakin laivoissa. Merimiesperheet puolestaan olivat saattaneet kattaa kotona joulupöytään tyhjän lautasen poissaolevalle. 

Sisä-Suomen osasto ja Väylänhoitajat järjestivät yhteiset pikkujoulut Kerimäellä

Hirsituvasta kajastava lämmin valo ja hyvä joulumieli. Arkisen aheruksen keskellä on hyvä levähtää hetki ja tavata ihmisiä.

Sisä-Suomen osasto (001) ja Väylänhoitoammattiosasto (012) viettivät yhteisen pikkujoulun Kerimäen mökillä marraskuun lopussa. Osastojen viralliset kokoukset pidettiin omissa mökeissä, jonka jälkeen kokoonnuttiin yhteiseen juhlan viettoon suureen tupaan. Illan emäntänä toimi Sisä-Suomen osaston ja Merimies-Unionin hallituksen jäsen **Tarja Rännäli**. ”Ellin” valmistama maittava menu oli illan kohokohta ja sai kiitosta vielä jälkikäteenkin.

Osastojen yhteiset pikkujoulut menivät tilaisuuteen osallistuneen Väylänhoitajien osaston jäsenen **Ralf Niemen** mukaan leppoisasti.

”Puhuttiin muistakin kuin vakavista asioista tai pelkästään merenkulusta. Se on tärkeää, että osataan myös rentoutua, eikä pidetä pipoa liian kireällä ja puhuta pelkkää paatosta”, hän vinkkasi.

Samaa mieltä asiasta oli Väylänhoitoammattiosaston puheenjohtaja **Hemmo Mutka**.

”Varsinkin nuoria ihmisiä tarvitaan mukaan toimintaan, joten tervetuloa kaikki vähääkään toiminnasta kiinnostuneet! Vaikka nykyinen aktiivijoukko ei ole tällä

hetkellä ihan nuorimmasta päästä, kokoukseen osallistumista ei tarvitse pelätä. Osaataan täällä ottaa rennostikin ja huolenheitto merimiehiltä sujuu aina”, Mutka haluaa murtaa perinteistä kuvaa ay-toiminnasta.

Merimies-Unionilla on 11 ammattiosastoa, jotka toimivat eri paikkakunnilla. Edustettuina on Suomi alueittain etelästä pohjoiseen: toimintaa löytyy siis kaikilta alueilta. Ammattiosastoista kolme on valtakunnallisia, eli ne kokoavat yhteen oman ammattialansa edustajia. Väylänhoitoammattiosasto on yksi valtakunnallisista osastoista.

Merimies-Unionin ammattiosastot:

- 001 Sisä-Suomen osasto
- 002 Pohjoisen osasto
- 003 Satama-ala
- 005 Ahvenanmaan osasto
- 006 Lounais-Suomen osasto
- 007 Itäkustin osasto
- 008 Länsi-Suomen osasto
- 009 Etelä-Suomen osasto
- 010 Matkailu- ja Huolinta-ala
- 011 Laivan Viihdeammattilaiset
- 012 Väylänhoitoammattiosasto



Tarja Rännäli (vas), takanaan **Ralf Niemi** ja **Kalle Vasara**. Sinisessä liivissä Sisä-Suomen osaston puheenjohtaja **Markku Rautiainen**, **Reijo Nikkanen** ja Väylänhoitoammattiosaston puheenjohtaja **Hemmo Mutka**.



Tietoa joulunajan maksupäivistä

Päivärahoja maksetaan normaalisti päivittäin 23.12.2015 saakka.

Joulun jälkeen seuraavat päivärahan maksupäivät ovat 28.12.2015, 29.12.2015, 30.12.2015 ja 31.12.2015. Vuoden 2016 ensimmäinen maksupäivä on 5.1.2016.

Vuorottelukorvausten maksupäivät ovat 23.12.2015, 31.12.2015 ja 8.1.2016.

Tarkemmat tiedot voit tarkistaa osoitteesta www.kuljetusalantk.fi.

Ilmoitus eläkkeen määrästä 1.1.2016 lähtien

Jos saat eläkettä, muista lähettää työttömyyskassalle kopio päätöksestä, josta käy selville eläkkeen suuruus 1.1.2016 alkaen.

Vuoden 2014 vahvistettujen verotuspäätösten toimittaminen

Toimita kassalle vuoden 2014 vahvistettu verotuspäätös erittelyosineen, mikäli sinulla on ansiotuloa maa-, metsä- tai porotaloudesta tai yritystuloa sivutoimisesta yrityksestä. Verohallinto on toimittanut vuoden 2014 vahvistetut verotuspäätökset asiakkaille lokakuun loppuun mennessä.

Kuljetusalan Työttömyyskassa

Puhelinpäivystys:

klo 9.00-12.00
puh. (09) 613 111

Työttömyyskassan asiakaspalvelu avoinna:

Arkipäivisin klo 9.00-15.00
Faksi: (09) 6131 1333

Työttömyyskassan sähköinen palvelu
www.kuljetusalantk.fi

Käyntiosoite:

Siltasaarenkatu 3-5, katutaso
00531 Helsinki

Postiosoite:

Kuljetusalan Työttömyyskassa
PL 65
00531 Helsinki

Tiesitkö, että voit saada maksuilmoitukset ja käsittelijöiden lähettämät pyynnot tekstiviestillä?

Voit päivittää kassan verkkopalvelun *omat tiedot* -osiossa maksuilmoitusten toimitusmuodoksi tekstiviestin. Tämä tarkoittaa, että tieto maksupäivästä lähetetään tekstiviestillä omissa tiedoissa ilmoittamaasi numeroon. Tällöin et saa erillistä maksuilmoitusta kirjeenä. Halutessasi voit tulostaa maksun tiedot verkkopalvelun *maksuhistoriat*-osiossa.

Mikäli olet antanut omissa tiedoissa kassalle luvan toimittaa sinulle tekstiviestejä, käsittelijä voi lähettää sinulle pyynnön lisäselvityksistä tekstiviestillä. Saat lisäselvityspyynnön kuitenkin myös myöhemmin kirjeenä.

Kassan antamat päätökset lähetetään aina kirjeitse. Niitä ei ole mahdollista lähettää tekstiviestinä.

Mikäli haluat maksuilmoitukset ja käsittelijöiden pyynnot taas pelkästään kirjeenä, voit käydä verkkopalvelussa poistamassa rastin kyseisestä kohdasta.



Hyvinvointilomat 2016



Hyvinvointilomat ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry järjestävät yhteistyössä ohjattuja lomaviikkoja RAY:n tuella. Lomat järjestetään **lomakeskus Huhmarissa**, Polvijärvellä noin 30 km:n etäisyydellä Joensuusta (www.lomakeskushuhmari.com).

LOMAVIIKOT sisältävät ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja kuhunkin lomaan liittyvistä aiheista.

LOMAN HINTAAN SISÄLTYY viikon ohjelma ja täysihoidto, jonka majoitus on viihtyisissä loma-asunnoissa: loma-asunto / perhe tai pariskunta. Yksin tulevat majoitetaan kahden hengen loma-asuntoihin. Matkat lomalaiset maksavat itse.

Urheiluopisto Pajulahti asiakaspalvelu@pajulahti.com

Lisätietoja ja hakemuslomakkeita voi tiedustella: Arja Merikallio/ SMU ry, puh. 09 615 20259 arja.merikallio@smu.fi tai www.hyvinvointilomat.fi

Hakemukset osoitteeseen:
Suomen Merimies-Unioni SMU ry /
Arja Merikallio, John Stenbergin ranta 6,
00530 HELSINKI

Eläkeläiset

(eläkkeelle jääneille liiton jäsenille ja heidän puolisoilleen)

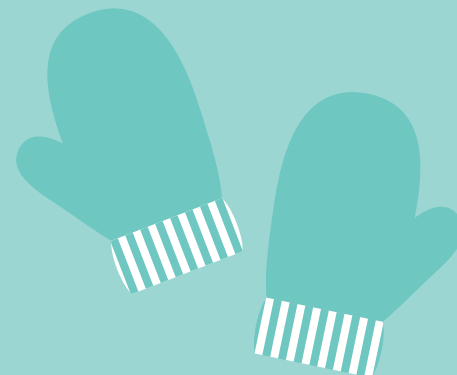
Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Virkisty, voimistu, vetreydy <i>Lomakeskus Huhmari</i>	14.–19.3.2016	100 euroa	31.1.2016
Virkeyttä vedestä <i>Lomakeskus Huhmari</i>	5.–10.9.2016	100 euroa	31.5.2016

Lapsiperheet

(liiton jäsenille ja heidän puolisoille sekä lapsille)

Aikuisten kustannus lomapaketista 100€ / alle 16-vuotiaat ilmaiseksi

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Hiihtolomaviikko <i>Urheiluopisto Pajulahti</i>	21.–26.2.2016	100 euroa	30.11.2015 < HUOM!
Vekaraviikko <i>Lomakeskus Huhmari</i>	11.–16.7.2016	100 euroa	31.3.2016



Regeringen försätter medborgarna i nöd

En marionettregering styr det här landet. En trio, där varje medlem har åkt fast för lögn, undanhållande och döljande av fakta, främjande av egna intressen, kappvändande och allt vad det är. Dag efter dag får vi ny information om vem av regeringsledamöterna som nu granskas av polisen och om åklagaren hinner agera innan åtalsrätten preskriberas. Något sådant har vi aldrig sett tidigare. Inte konstigt att den vanliga löntagaren, arbetstagaren och skattebetalaren tröttnar och alierar sig från hanteringen av gemensamma frågor.

Centern och moderaterna samt sannfinländarna, som berusats av makten, har tillsammans fått visa finländarna var skåpet ska stå. Att dessa tre partier har majoritet i riksdagen ger dem möjlighet att stifta lagar och bestämma över finländarnas liv på ett sätt som vi inte sett efter krigen. Trions högerorientering och extremkapitalism har sin like i det vi kunde se och uppleva i Latinamerika för några årtionden sedan. Bilden kompletteras av att rättsväsendet och framför allt Helsingfors tingsrätt har ställt upp på att hjälpa regeringens nyliberala strävanden

Finland har än en gång blivit ett klassamhälle där de rika blir rika på de fattigas bekostnad.

genom att förhindra lagliga åtgärder från fackförbund som representerar medborgarna. Nu saknas bara nattliga kommandogrupper och isoleringsläger från regeringens sida.

Regeringen, rättsväsendet och arbetsgivarcentralorganisationen EK har bildat en koalition vars enda mål är att utöka ägarnas makt och möjligheter att samla på sig ännu fler förmåner och rikedomar och samtidigt försätta vanliga finländare i nöd. Finland har än en gång blivit ett klassamhälle där de rika blir rika på de fattigas bekostnad.

"Man får vad man beställer" är sannfinländarnas slogan. Nu får finländarna det de beställde i riksdagsvalet. Många väljare förstod nog inte att de genom att skriva in en center-, moderat- eller sannfinländarrepresentants nummer på valsedeln beställde fyra års sänkt lön, nedskärningar av förmåner och social trygghet, nedkörning av välfärdssamhället och utbildningssystemet, tvångslagar och utarmning av Finland. Regeringspartierna hotar finländarna med Greklands öde, trots att vi – för att inte tala om våra ekonomier – inte har något med varandra att göra. Regeringsledamöterna inleder sina offentliga uppträdanden och tal med lögnerna "vi lever i en svår tid", "vi befinner oss i en djup grop" och "alla måste bidra till besparingarna". Trots det höjer parterna som representerar regeringen skrupelfritt sina löner och förmåner och höjer dessutom dividenderna, som så fort som möjligt förs ut ur Finland till Spanien, Portugal och andra skatteparadis.

Fackföreningsrörelsen är precis som tidigare och liksom i liknande situationer på alla håll i världen den vanliga medborgarens och löntagarens enda och sista trygghet. Ordföranden för Sannfinländarnas riksdagsgrupp, **Sampo Terho**, har

offentligt hotat och skrutit om att center-, moderat- och sannfinländarregeringen kommer att tränga in fackföreningsrörelsen i ett hörn med hjälp av tvångslagar. Sampo Terho, **Juha Sipilä** och **Alexander Stubb** – som ljög för riksdagen – har glömt att de genom att hota fackföreningsrörelsen hotar det finska folket, oss vanliga arbetare och löntagare. Trion, som de skrävlande kallar sig, bör komma ihåg att "man får vad man beställer". Nästa riksdagsval är redan på väg, och finländarna bör inte underskattas. Folket och väljarna har ett bra minne.

SIMO ZITTING

ordförande

simo.zitting@smu.fi

innehåll:

32 Det viktigaste är kontinuitet

34 Undersökning: dödligheten och invaliditetspensioner bland sjömän

36 PraktikKvarnen

39 Aimo Myräkkä

40 Arbetstagarnas vilotider

Navidom Oy:s VD Paavo Kojonen:

Den finska flaggan som vajar i försörjningsberedskapsflottans akter var ett medvetet beslut

Sjöfartsstöden till inhemska rederier skapar förutsättningar att fortsätta verksamheten här hemma när konkurrensen stramas åt i Skandinavien. I till exempel Sverige kommer en tonnageskatt att träda i kraft i början av 2016.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER NAVIDOM

"En positiv sjöfartspolitik är en förutsättning för inhemska rederier att fortsätta sin verksamhet i Finland. Som vi vet tar det bara ett ögonblick att byta flagg i fartygets akter. Det är viktigt att Finlands regering inte skär ner på stöden till sjöfarten, så att rederierna kan fortsätta sin verksamhet i Finland", konstaterar **Navidom Oy:s VD Paavo Kojonen**.

Försörjningsberedskapsflottan omfattar fem tankfartyg och tre bogserbåtar

Navidom är ett finskt egendomsförvaltningsbolag som förvaltar den flotta som sköter den inhemska oljetransporten, dvs. fem tankfartyg och tre bogserbåtar som utgör den finska så kallade *försörjningsberedskapsflottan*. Fartygsbolagen ägs av **Försörjningsberedskapscentralen** och **Ilmarinen**. Försörjningsberedskapsflottan grundades 2014 då **Neste Shipping** lade ner sin rederiverksamhet. Av elva fartyg blev fem tankfartyg och tre bogserbåtar kvar under finsk flagg.

"Det kvarvarande tonnaget är väl utvalt och den finska flaggen ett medvetet beslut",

berättar Kojonen om all tid och arbete som man lagt ner på att planera det nya rederiet.

Navidom är ett egendomsförvaltningsbolag och representerar som bolag fartygets ägare, dvs. de sköter bland annat försörjningsberedskapsflottans ekonomiska förvaltning och skick under fartygets hela livslängd. Hur tycker VD Paavo Kojonen att läget ser ut i försörjningsberedskapsflottan just nu?

"Alla fartyg är för närvarande under finsk flagg. Så länge som den finska flaggen är ekonomiskt vettig – nu talar jag också för andra inhemska rederier – så behöver vi inte diskutera något flaggbyte."

En positiv inställning till sjöfarten önskas av landets regering

Kojonen säger att han för närvarande är hyfsat nöjd med den stödpolitik för sjöfarten som utövas i landet. Det kan dock ändras snabbt.

"Den finska flaggen måste vara konkurrenskraftig så att man kan utöva sin verksamhet här. Sjöfartsstöden är en av de viktigaste faktorerna i den åtstramande in-

ternationella konkurrensen: om man skär ner på dem kan ett rederi snabbt byta flagg över en natt, vilket vi sett förut."

Det låter som om nedskärningen av sjöfartsstödet med 20 miljoner euro som står med i **Juha Sipiläs** regeringsprogram har

Sjöfartsstöden håller kvar verksamheten i Finland

”

fått de inhemska rederierna på sin vakt även på fraktfartygssidan. Fartygen som Navidom förvaltar är delvis statligt ägda, så en utflaggning av dem skulle kräva längre diskussioner. Det gäller också att komma ihåg vårt lands historia: Koncernen Neste grundades 1948 med syfte att trygga Finlands oljeförsörjning och försörjningsberedskap samt störningsfria energitransporter såväl i krissituationer som i fredstid.

Dagens försörjningsberedskapsflotta fortsätter alltså på den väg som Neste stakat ut.

"Att sätta Finlands flagga i de kvarvarande fartygens akter var ett medvetet beslut,



så jag tror inte att fartygsägarna Försörjningsberedskapscentralens och Ilmarinens åsikter i saken kommer att ändras snabbt.”

Dagens tonnage åldras – när och varifrån kommer det ersättande fartyg?

Ett mer aktuellt nyhetsämne de kommande åren är tonnagens ålder och förnyelse av utrustningen. Enligt Navidoms VD Paa-vo Kojonen har man redan haft preliminära diskussioner om saken, men än är det inte bråttom och det finns fortfarande gott om tid.

”Vi har för närvarande ett råoljefartyg och fyra produktfartyg: *M/t Mastera* byggdes 2003 och fyra andra tankfartyg 2004–2005. Fartygen är alltså i genomsnitt ca 10–11 år gamla. Åldersgränsen för ett tankfartyg anses vara 15 år, men dagens fartyg är i gott skick. Därmed kan de klara sig till kanske 15–20 års ålder, vilket är först 2023–2025.”

”Därför är det ännu inte något akut behov av att förnya fartygen”, konstaterar Kojonen och fortsätter:

”Ett knippe av samma storlek, dvs. motsvarande mängd fartyg, är planerat att köra även i framtiden. Vi överväger också att expandera Navidoms verksamhet. Det finns gott om kunskaper för en bredare verksamhet”, säger Kojonen om vikten av att få företagsverksamheten att växa.

Hur ser det då ut när det gäller finansieringen av nya fartyg? Kojonen tror att man kommer att hitta finansiering till dem i tid. Det påverkas dock storligen av den allmänna inställningen till sjöfarten, vilket gör det viktigt att behålla en positiv stämning även i framtiden.

”Nu är det dessutom köparens marknad inom fartygshandel. Först behöver vi dock köra slut dagens användningsdugliga fartyg. När det gäller våra hamnbogserbåtar har vi två lotsbåtar och en hamnbogserbåt som inte har något bäst-före-datum, så det finns mer tid kvar innan de behöver förnyas jämfört med tankfartygen.”

Nu måste man förbereda sig inför en ny ekonomisk uppgång

Den finska flaggens konkurrenskraft återkommer ofta hos Kojonen.

”Nu gäller det att få ordning på verksamheten så att vi är starka när marknaden någon gång börjar gå uppåt igen.”

Viktiga faktorer för att bevara konkurrenskraften är enligt Kojonen att verksamheten är riskfri och kostnadseffektiv.

”Vi måste följa hur man gör ute i världen och se om vi gör det lika bra. Det är extra

Råoljefartyg:

M/t Mastera

M/t Tempera (ägare Neste Shipping Oy, överlåts till den nya ägaren sommaren 2016)

Fartyg i Purha-klass:

M/t Futura

M/t Neste

Kemikalie- och produkttankfartyg:

M/t Kiisla

M/t Suula

Bogserbåtar:

Ahti

Ukko

Esko (hamnbogserbåt)

viktigt att följa sjöfartspolitiken i närområdet, dvs. Skandinavien”, betonar han.

Hur ser besättningens framtid ut?

För närvarande arbetar finsk arbetskraft i Försörjningsberedskapsflottan, men bemanningen av fartyg sköts av **OSM Ship Management Finland Oy**, som är ett dotterbolag till norska OSM Ship Management. Hur ser Kojonen på besättningens framtid?

”Försörjningsberedskapstankfartygen som seglar under finsk flagg är fortfarande fågelbon jämfört med andra inhemska rederier, då de bara har finsk personal. När det gäller besättningen finns det dock inga planer på någon blandbesättning, så man kan vara lugn på fartygen”, säger Kojonen med hälsning till fartygen.

”Om vi lyckas behålla denna situation och hålla oss uppdaterade ser det bra ut för bolagets del. Det gäller dock att inte bli tvåa i konkurrensen, för redan ett gap på fem procent innebär en stor marknadsskillnad inom fraktkonkurrensen och gör det lätt att byta flagg, så låt oss hoppas att förnuftet segrar i Finland när det gäller sjöfartens stödpolitik istället för hoten om nedskärning.”

Försörjningsberedskap handlar
inte bara om utrustning, utan
även om besättningar



Försörjningsberedskapsflottans
sjömän:

Det viktigaste är kontinuitet

Det viktigaste när man talar om de finska tankfartygens framtid är kontinuitet: det inkluderar ett förnyande tonnage under finsk flagg och kompetenta och yrkeskunniga besättningar som känner till de lokala förhållandena.

"När man talar om försörjningsberedskap riktas den allmänna blicken ofta mot utrustningen, men knappt någon nämner sjömännen. När man diskuterar försörjningsberedskapen är det viktigt att uppmärksamma yrkeskunnandet, erfordrade specialbehörigheter och kännedom om lokala förhållanden, vilket framhävs t.ex. vid segling i vinterförhållanden", påminner **OSM Ship Management Finlands** huvudförtroendeman **Turo Ihalainen**.

Vad kommer att hända med besättningen de närmaste åren?

De finska försörjningsberedskapsfartygen ägs för närvarande av **Försörjningsberedskapscentralen** och **Ilmarinen**, men de befraktas av **Neste Oil**. Bemanningen av fartygen samt tekniken och andra liknande saker på dem sköts av **OSM Ship Management Finland**.

"Jag är orolig för vad som kommer att hända med oss när bemanningsavtalet går ut. Om man tänker köra slut på dagens försörjningsberedskapsfartyg måste man också ta hand om de inhemska arbetsplatserna. Man måste ha en långsiktig kontinuitet i verksamheten – inte bara för fartygens del,

utan även för besättningarnas."

För tre år sedan fanns det fortfarande elva tankfartyg under finsk flagg. Nästa sommar kommer det bara att finnas fyra kemikalie-/produkttankfartyg kvar, ett råoljefartyg och tre bogserbåtar. I och med försäljningen och utflaggningen av fartyg kommer ett par hundra tankfartygsexperten ha förlorat jobbet inom några års tid.

"Finska tankfartygsexperten är just nu arbetslösa, och ändå råder det brist på kunniga personer till en del jobb. Ett kemikalie- eller produkttankfartyg är inte vilket fartyg som helst, utan ett specialtransportfartyg där man måste ha tankfartygsbehörighet för att arbeta. Behörigheterna gäller en viss tid, varefter behörighetsbrevet måste förnyas. Om det inte finns tillräckligt med jobb försvinner behörigheterna och experterna", konstaterar Ihalainen.

Dyrt att förnya behörighetsbrev

Det är inte billigt att förnya tankfartygsbehörigheterna, eller "brevet". Om en sjöman är arbetslös måste han eller hon själv betala för sin kurs och dessutom Trafis avgifter. Behörighetsbrevet måste ofta förnyas i flera exemplar, och då talar vi om flera hundra euro. För den arbetslöse är det en

TURO IHALAINEN



stor summa – speciellt när man inte har en säker arbetsplats efter förnyelsen i dessa tider.

"Och när det gäller befälet är det ännu svårare att förnya behörighetsbrevet och uppfylla oljebolagens matriskrav eftersom de måste ha praktiserat på fartyget för att uppfylla kraven", sammanfattar Ihalainen.

Alla har alltså inte tankfartygspapper. De behövs bara på tankfartyg, vilket gör tankfartygsexperterna till specialister.

"Det viktigaste nu vore att erbjuda de nuvarande experterna nya fartyg, dvs. arbete, och i takt med det utbilda nya experter i branschen i Finland. Det största bekymret är om det finns tillräckligt med yrkeskunnig personal med tillräckliga behörigheter och kunskaper för tankfartygen de kommande åren, då kretsen har blivit så liten", säger huvudförtroendeman Ihalainen och är rädd för att de inhemska tankfartygskunskaperna kommer att försvinna om man inte uppmärksammar saken redan nu.

"Sådana jobb sköter man inte bara genom att läsa anvisningar – om man vill lyckas måste man satsa på personalen!", framhåller han.

"Om de inhemska tankfartygskunskaperna skulle försvinna skulle det allvarligt skada vår försörjningsberedskap, för i en krissituation kan man bara förlita sig på medborgarna i sitt eget land – det har historien visat."

Förtroendemännen på OSM Ship Management, eller "Osmo":

Nedläggningen av **Neste Oil Shippings** rederiverksamhet för ett par år sedan var ett hårt slag för tankfartygens personal. En del blev av med jobbet, men de som fick behålla det har det inte heller lätt. Arbetet fortsätter nu under ett nytt bemanningsbolag, **OSM Ship Management Finland**.

"Personalen är orolig för framtiden, det finns inga andra ord för det", säger **Jari Härkönen**, som arbetar på *M/t Neste* rakt ut.

Härkönen är inte bara kocksteward, utan också fartygsförtroendeman och vet därför hur besättningen känner. Detsamma säger fartygsförtroendeman **Hans Tiippa**, som arbetar som båtsman på samma tankfartyg.

"En gång tankfartygsman, alltid tankfartygsman. Motivation finns det alltså gott om, men oron för framtiden finns där hela tiden. Osäkerheten påverkar besättningens humör, gör dem oroliga. Det finns också mycket ungt folk på fartygen med barn och huslån, och de är väldigt oroliga för framtiden."

Förtroendemännen på "Osmo" hoppas att beredskapsförsörjningsflottans verksamhet får en säker kontinuitet och att besättningen får information om framtiden. Det skulle förbättra atmosfären på fartygen avsevärt, man skulle kunna lägga oron bakom sig.

"Mest undrar vi om man håller på att planera blandbesättningar på fartygen, framför allt eftersom bemanningsbolaget är ett stort internationellt företag."

Huvudkontor i Manila

OSM Ship Management Finland Oy är ett finskt dotterbolag till norska OSM Ship Management. Bolagets finska kontor ligger i Vanda, där man sköter bemannings-, teknik-, förvaltnings- och ekonomifrågor. Moderkoncernen OSM är ett stort, internationellt företag med omkring 17 000 anställda. Rederiets huvudkontor ligger i Manila och en stor del av rederiets personal, ca 16 000, kommer från asiatiska länder.

I och med det nya bolaget har byråkratin på fartygen ökat: eftersom huvudkontoret ligger i Manila går en del av de dagliga ärendena genom det. Bland annat sköts fartygens beställningar via Manila.

Förtroendemännen: Finland måste också få gasfartyg

Nästa sommar överläts det sista tankfartyget som ska flaggas ut, *M/t Tempera*, till den nya ägaren. Fartyget har en besättning på ca 20 personer, vilket innebär att fartygsförsäljningen hotar omkring 40 personer (två skift) med arbetslöshet. I höstas avslutades samarbetsförhandlingarna för de sålda fartygen *M/t Jurmo* och *M/t Purha*. Samarbetsförhandlingarna gällde hela OSM Finlands personal. Efter att förhandlingarna avslutats uppgick det angivna antal som

skulle sägas upp till 25, och fartygen förlorade 70 arbetsplatser.

Utflygningen av Neste Shippings tidigare tankfartyg har svidit.

"Jurmo och Purha var kemikalie/ produkt-tankfartyg och gick till svensk flagg", säger förtroendeman **Hans Tiippa** förargat.

"Nästa sommar kommer man alltså att överlåta *M/t Tempera* till en ny ägare, vilket innebär att bara ett råoljefartyg blir kvar under finsk flagg, nämligen *M/t Mastera*. Det är lite, eftersom just råoljetransporter är viktiga för försörjningsberedskapen."

Sjömännen på tankfartygen är också oroliga för det åldrande skicket på det kvarvarande fartygsbeståndet, som skulle behöva bytas ut de närmaste åren.

"Vi ser inte att man kan köra mycket mer än 15 år med alla fartyg, även om det sägs att de är i gott skick. Att köra fartygen ända in i graven innebär att vi låter försörjningsberedskapen vittra sönder."

"Därför borde man redan diskutera finansieringslösningar för nya fartyg redan nu eller inleda utredningar omedelbart", hälsar de beslutsfattarna.

Försörjningsberedskap handlar inte bara om oljetransporter, utan även om kemikalier och produkter.

"På till exempel Jurmo och Purha kunde man transportera flera olika kemikalier", påminner Tiippa.

"Och jag tycker att Finland absolut borde ha kunskaper om gasfartyg också. Det är bra och nödvändigt för framtiden." 📌



Jari Härkönen (t. h.) och **Hans Tiippa**, förtroendemen på OSM Ship Management Finland, på en kompletteringskurs för förtroendemen i Hagnäs i oktober. Mitt under intervjun kom det ett telefonsamtal från riksdagen, där Hans Tiippa gav beslutsfattarna bakgrundsfakta om handelsfartygsstödet. Det är bra att man lyssnar på sjömännen, för de om någon vet hur det är. Man hjälper gärna statens beslutsfattare med krångliga frågor även i framtiden.

FÖRSÖRJNINGSBEREDSKAPS-CENTRALENS ledande analytiker

Hannu Hernesniemi lyfte i en artikel i det förra numret av *Sjömannen* 4/2015 fram ett synsätt där man konstaterade att yrkeskunnig besättning som känner till de lokala förhållandena är en väsentlig del av försörjningsberedskapen. Det är enligt förtroendeman **Turo Ihalainen** kunnigt snack. Vid segling i vinterförhållanden utgör kännedom om lokala förhållanden grunden för kunskaper. Östersjön är full av grynnor och låg.

"Använd din röst i det kommande valet: varje röst behövs. Genom att rösta i valet kan varje medlem i Sjömans-Unionen påverka förbundets verksamhet och framtid."



Sjömans-Unionens kongress närmar sig

Använd din röst i valet!

Röstningsperioden är 18.1.–15.3.2016

Snart är det dags att välja representanter till Sjömans-Unionens kongress. **Röstningsperioden börjar den 18 januari 2016 och avslutas den 15 mars 2016.**

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. På kongressen drar man upp riktlinjerna för verksamheten under nästa fyraårsperiod. Kongressen utser också förbundets ledning, styrelse och fullmäktige som fattar beslut i gemensamma frågor.

Röstning

Själva valet äger rum i början av 2016. Varje röstberättigad medlem får rösta på en (1) kandidat i sin valkrets.

Röstningen sker genom poströstning.

Röstningsperioden är den 18.1.–15.3.2016

Valmaterialet skickas hem till Sjömans-Unionens röstberättigade medlemmar per post i januari. Håll därför koll på din post!

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

- närmare anvisningar om hur röstningen äger rum
- en kandidatförteckning
- en valsedel
- ett svarskuvert med porto betalt.

Röstningen har gjorts så enkel och tydlig som möjligt. Efter att ha röstat skickar du in röstkuvertet per post. (Röster som inkommit till Posten senast den 18.3.2016 kl. 12.00 godkänns).

Kongress 10.–11.5.2016, Helsingfors

Finlands Sjömans-Unionens ordinarie kongress hålls den 10–11 maj 2016 i Helsingfors i Paasitorni, adress Paasivuorigatan 5 A, Helsingfors.

Valkretsar

Enligt Unionens stadgar bildar varje medlemsförening sin egen valkrets, ur vilken man väljer kongressrepresentanter i relation till antalet medlemmar. Från varje valkrets väljs en representant per varje begynnande tvåhundratal röst- och valberättigade medlemmar, dock minst en representant.

Centerungdomen förslår en sammanslagning av statens rederifunktioner

Centerungdomens förbundsstämma i Salo den 23–25 oktober 2015 föreslår en sammanslagning av statens rederifunktioner. Helsingforsdistriktet lämnade in en motion om saken till förbundsstämman. Motionär var sjömannen Joni Immonen.

Motion 34. Centerungdomen i Helsingfors: Statens rederifunktioner måste slås samman

"S om en del av separeringen av statens beställar- och producentfunktioner lades det före detta **Sjöfartsverket** och **Vägiverket** ner och deras funktioner decentraliserades och separerades. Beställarfunktionerna överfördes till det nybildade **Trafikverket**. Producentfunktionerna bolagiserades antingen genom affärsverksbildning eller direkt i form av olika aktiebolag, som staten äger till 100 procent. Dessa bolag sköter funktionerna i anknäpning till basinfrastrukturen, som t.ex. underhåll och skötsel av farleder, sjömätning, framtagan-

de av sjökartor, tryggnade av vintersjöfarten samt oljebekämpningsberedskap året runt, skärgårdens förbindelsefartygstrafik, lots-tjänster, fartygsservicemeddelanden och uppföljning. Varje bolag har en egen förvaltning, som kräver mycket tillgångar och resurser. Ledningen i dessa nya bolag består inte av några branschexperter eller fackmän, utan av professionella chefer som har andra prioriteringar än att producera bra, säkra och kunniga service. Nivån på tjänsterna och säkerheten har medvetet försämrats i vinstens namn.

Staten borde grunda ett statligt ägt bolag som alla ovan nämnda funktioner och den befintliga utrustningen skulle kunna fusioneras med. Utgifterna minskar då



med en enda förvaltning. Den inre synergien och dynamiken kommer också att maximeras om alla funktioner samarbetar under ett och samma bolag. Efter att man upplöst de dyra förvaltningarna kan man rikta rederiets medel mot en förstklassig och säker produktion av tjänster."

Förbundsstämman bifaller motionen.

Förhoppningsvis tas motionen även upp till behandling i riksdagen

Det är bra att unga intresserar sig för politik eftersom ett demokratiskt beslutssystem är det vettigaste sättet att få saker och ting att hända i ett samhälle. Så låt oss hoppas att motionen som **Joni Immonen**, den unga sjömannen från Helsingfors som arbetar på **Eckerö Line**, lämnade in även får stöd på Arkadiabacken, där motioner lämnas in och beslut fattas.

Motionen från Helsingforsdistriktet/Immonen om en sammanslagning av statens rederifunktioner var inte något av de lättare ämnesområdena på förbundsstämman i Salo, utan hörde till den tuffare politiken. Motionen fick inte heller förbundsstyrelsens stöd till en början. Förbundsstyrelsen ifråga-

satte bland annat Arctias möjligheter att i fortsättningen konkurrera med andra rederier om uppdragen på världsmarknaden. Å andra sidan konstaterade förbundsstyrelsen att staten måste ha en ännu starkare statlig ägarstyrning av Arctia Shipping.

Immonen godkände inte förbundsstyrelsens förslag, utan sade att den var rörig och hade sakfel. Enligt Immonen tog det bara ställning till isbrytningen, trots att det statliga rederiets funktioner i framtiden även skulle innehålla andra sjöfartstjänster, som farledsskötsel, skärgårdens förbindelsefartygstrafik m.m. Ett stort statligt ägt rederi är inte något hinder för någon "världserövring" påminde Immonen:

"Grundandet av ett större rederi utgör inget hinder för att sälja tjänster och isbrytningskunskaper till utlandet i framtiden heller", framhävde Immonen i sitt tal till förbundsstyrelsen.

Helsingforsdistriktets huvudbudskap i motionen var:

"Staten borde grunda ett statligt ägt bolag som alla ovan nämnda funktioner och den befintliga utrustningen skulle kunna fusioneras med. Utgifterna minskar då med en enda förvaltning. Den inre synergien och dynamiken kommer också att maximeras om alla funktioner samarbetar under ett och samma bolag. Efter att man upplöst förvaltningarna kan man rikta rederiets medel mot en förstklassig och säker produktion av tjänster."

Slutligen hördes förnuftets röst i utskottet, där man efter en diskussion beslutade sig för att bifalla motionen, varefter förbundsstämman godkände den.

Förhoppningsvis kommer ungdomarnas motion om en sammanslagning av statens rederifunktioner också att tas upp till behandling i riksdagen. ⚓

PraktikKvarnen har visat att den behövs

PraktikKvarnen har funnits i ca tre år och har hittat sin plats, fastställt sin uppgift och visat att den behövs. I år förmedlar Kvarnen praktikplatser på finska fartyg för hela 900 sjöfartsstuderande.

TEXT JOUKO KAHILA BILD SEIDI GUZEJEV OCH SHUTTERSTOCK

Enligt PraktikKvarnens koordinators **Alexandra Lindahl** utvecklas Kvarnens verksamhet just nu med små steg genom att man bland annat förstärker kontakterna och samarbetet med olika aktörer inom sjöfarten.

”Jag besöker alla läroanstalter inom branschen där jag regelbundet träffar de praktikansvariga, sjöfartsmässor och redier för att presentera PraktikKvarnens verksamhet och utvecklingsmöjligheter. Fartygen besöker jag mer sällan.”

PraktikKvarnen registrerades som en förening i våras. Kvarnen har nu egna stadgar och en egen styrelse. Medlemsorganisationerna **Suomen Erikoisalusten Työntäijaliitto**, **SET rf**, åtta läroanstalter inom sjöfarten samt **Rederierna i Finland rf** ansvarar för finansieringen av verksamheten.

Tar lärdom från Sverige

Enligt Kymmenedalsens yrkeshögskolas webbtidning *Koskinen* grundades PraktikKvarnen för att: ”underlätta uppgifterna i samband med fyllande och en jämlik fördelning av praktikplatser inom sjöfarten, vilket på grund av varierande scheman kan vara

svårt ibland, och koncentrera dem till en plats.”

Koskinen vet att PraktikKvarnen använde en modell i Sverige som förebild, där praktikplatser på fartyg har förmedlats centralt i flera år.

Före Kvarnen frågade lärare och elever på sjöfartens läroanstalter i Finland efter praktikplatser inom sjöfarten. Ibland gjorde till och med elevernas föräldrar det.

Nu sköts hela ”praktikpaletten” i praktiken av en person: Alexandra Lindahl, som koordinerar och samordnar sjöfartens praktikanter med praktikplatserna. Det kräver dock ett nära samarbete med sjöfartens aktörer. Det kräver framför allt att finska fartyg och redier anmäler alla sina praktikplatser och -behov till PraktikKvarnen.

Omkring 15 av Finnlines fartyg till exempel seglar under finsk flagg. Deras praktikfrågor upptog tidigare en stor del av redierpersonalens tid och informationen tog lång tid. Nu får Lindahl informationen snabbt och direkt. Kaptenerna förmedlar oftast praktikinformation om sina fartyg per e-post till PraktikKvarnen.

Den centraliserade praktikförmedlingen

underlättar och minskar också mängden arbete i anknytning till praktik för sjöfartens läroanstalter. Nu kan sjöfartstuderande söka praktikplatser på alla finska fartyg.

Börjar med ifyllande av en registreringsblankett

På PraktikKvarnens registreringsblankett frågar man bl.a. efter elevens person-, studie- och försäkringsuppgifter, uppgifter om sjömans- och turistpass samt språkkunskaper. Man frågar även när personen kan börja sin praktik, eftersom längden på praktiken avtalas i förväg.

Alexandra Lindahl berättar att eleverna ibland tvivlar på att de behöver ett sjömanspass. Om man saknar ett sjömanspass beviljar polisen det på två veckor i akuta fall. Passet kan även ansökas på nätet. Dessutom behöver man ett sjömansläkarintyg.

Bland tilläggsuppgifterna på blanketten kan man skriva in önskemål om praktikplats, som t.ex. på en viss typ av fartyg eller på fartyg i ett visst rederi. Lediga praktikplatser, elevens plats i kön och uppgifterna på registreringsblanketten avgör i sista hand praktikplatsen.

Enligt Lindahl kan man förlänga sin arbetspraktik om det inte är stor efterfrågan på eller kö för just den platsen. Då en del praktikanter har tyckt att det känts orättvis att lämna över sin plats till en annan har man förlängt praktikperioderna på fartyget och utökat antalet praktikplatser.

Praktikplatserna har också gett lett till sommarjobb. Lindahl påpekar att man även kan praktisera vid sidan av sommarjobbet. Då räknar man praktikdagar utifrån bestämda arbetsuppgifter. Sommarjobben förmedlas via rederierna. PraktikKvarnen förmedlar bara oavlönade praktikplatser.

De praktikansvariga håller sig uppdaterade

Enligt Alexandra Lindahl är de praktikansvariga på finska fartyg huvudsakligen uppdaterade och kompetenta. De ser till att elevernas praktik handlar om att instrueras och handledas i och praktisera på bestämda arbetsuppgifter, inte enbart om att följa dem eller låta andra göra dem.

Fartygen har ofta en egen praktikansvarig på däck- och maskinsidan. På små fartyg

finns det bara en ansvarig. Lindahl påminner att de praktikansvariga även bör ta hand om sina egna språkkunskaper, som att kunna engelska, så att de vid behov hittar ett gemensamt språk med praktikanter.

”Från Åland kommer det t.ex. praktikanter som inte kan tillräckligt mycket finska.”

Enligt **Minna Markkanen**, teamledare inom sjöfartsutbildning på **Södra Kymmenedalens yrkesinstitut Ekami**, varierar kvaliteten på praktiken en del mellan olika fartyg och rederier. På en del fartyg är satsningarna och de praktikansvarigas beredskap på mycket hög nivå.

”På andra fartyg tar ständig stress på grund av brist på besättning och tuffa scheman resurser från praktiken”, framhäver Markkanen.

På Ekami är man nöjda med Kvarnen

På Södra Kymmenedalens yrkesinstitut är man nöjda med PraktikKvarnens tjänster och samarbetet med dem. Alla sjöfartselever har fått en praktikplats genom Kvarnen.

Minna Markkanen berättar att eleverna,

framför allt nya, ibland har bristfälliga ansökningspapper. Om man påminner dem om det i tillräckligt god tid och ofta får de ordning på papperen. En del elever har önskemål när det gäller praktikplatser.

Hon tycker att det har funnits mycket positivt med övergången till en central förmedling av praktikplatser. För sjöfartslärarnas del är det att de inte längre behöver lägga sin arbetstid på att leta praktikplatser åt eleverna.

”Å andra sidan har kontakten med rederierna och fartygen och det yrkesmässiga nätverksbildandet minskat. Informationen flödar dock fortfarande på många sätt och eleverna ger även annan feedback på sin praktikperiod än bara praktikintyget”, sammanfattar Markkanen.

”Sjöfartslärarna uppdaterar regelbundet sina kunskaper om branschen även i form av fortbildningar på fartygen.”

Varje år utexamineras omkring 50–60 sjöfartsverksamma från Södra Kymmenedalens yrkesinstitut. Det är bl.a. fartygselektriker, reparatörer, vaktstyrmän och fartygs-servitörer och -kockar. ⚓



Vi har problem i Finland, men situationen här är ju en helt annan än i Ukraina eller Syrien. Det gäller att även se de positiva sidorna. ”

Året förde med sig mörka moln över Europa –

Sjömanskyrkans hedersordförande vill att de grundläggande värderingarna hedras

Djup oro. Det är vad Antti Lemmetyinen först kommer att tänka på när han tänker på det avslutade året.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER SJÖMANSKYRKANS ARKIV
OCH VASTAVALO / TIERA LAITINEN

— **D**et flyger svarta fåglar i skyn. Jag undrar vad våra barn och barnbarn kommer att få uppleva, säger hedersordföranden i Sjömanskyrkan.

Kraft att orka får man enligt Lemmetyinen från kärleken till sin nästa och från att tänka på det goda i sitt liv. Det viktiga är att få de finska grundvärderingarna att styra samhället.

Prosten och socialrådet **Antti Lemmetyinen** sörjer över att problemen i världen bara byggs på.

– Europa har ur finländarnas synvinkel varit ganska stabilt sedan andra världskriget. Vi har levt i fred. Nu undrar man hur det kommer att gå.

Recessionen, som pågått länge här hemma, håller nere humöret. Lemmetyinen kritiserar att man låtit ekonomin styra samhällsdebatten för mycket.

– Lite för länge var det högsta samhällsmålet att få BNP att växa med tre procent. Det misslyckades man med, och nu börjar allt annat också spricka.

Lemmetyinen har förundrat lyssnat på regeringspartiernas och oppositionens ordväxlingar. Orden blir allt hårdare. Han säger att det inte heller bådar gott att oförsämdheten mot andra ökar.

– Visst får man tycka olika, men man ska inte gå till personangrepp.

Nedskärningar och höjningar slår mot de fattigaste

Den utdragna recessionen har lett till att den fattigaste delen av folket har det svårt. Utgiftsnedskärningarna och avgiftshöjningarna tvingar många över smärtröskeln. Antti Lemmetyinen nämner hälsocentralernas avgifter som exempel. Regeringen har beslutat att höja social- och hälsovår-

dens serviceavgifter med 30 procent från och med början av nästa år. Även om hälso-centralavgifterna fortfarande är låga jämfört med priserna på privata läkarstationer slår höjningen hårt mot låginkomsttagare.

– Avgiftshöjningarna slår hårt mot de med lägst inkomst. Alla kan inte betala för de tjänster de behöver, till exempel äldre för sin vård. Hur ska de tas om hand? frågar Lemmetyinen.

Socialrådet ser att det pågår en tjänste-industriell utveckling. Produktionen av bastjänster har allt mer blivit affärsverksamhet. Företagen ägs av kapitalinvestorer och famlar i mörkret när de ska sköta tjänsterna. De nöjer sig inte heller längre med att samla vinst genom försäljning, utan vill även få en kännbar avkastning från själva tjänsteproduktionen.

Försämringen av offentliga tjänster påskyndas av att de som har råd skaffar priva-

ta pensions- och vårdförsäkringar. En spiral uppstår. Hälsocentralerna har inga barnläkare eftersom merparten av barnen tas till privatläkare genom försäkringar.

Socialrådet anser att den länge pågående social- och hälsovårdsreformen måste fås i kraft. Den bör genomföras så att ojämlikheten minskar och att det finns tillräckligt med skyddsnät.

Samarbetsförhandlingsvardagen är tung

Arbetslivet skänker inte heller samma trygghet och stabilitet som förr. Samarbetsförhandlingar har blivit vardag. Lemmetyinen följde dem på nära håll i höstas då det gjordes personalneddragningar på alla hans fyra vuxna barns samt svärdotterns och svärsonens arbetsplatser. Situationen är tung för både arbetstagarna och de chefer som är tvungna att säga upp personal. Det blir allt vanligare inom den offentliga sektorn, där man skär ner på finansieringen.

Ledningen är också svag. Enligt Lemmetyinen finns det brister i framför allt människokontakt- och värdeledningen från

regeringsnivå gentemot enskilda arbetsplatser. Av arbetsmarknadsparterna önskar den förra chefen för Diakoniinstitutet förstå att se helheten istället för att var och en stirrar på sin egen situation.

Flyktingströmmen till Finland väcker stor förvirring bland folket.

– Vårt land var inte ekonomiskt eller framför allt mentalt förberett på en så stor flyktingström. Nu väntar man med förskräckelse på vad som kommer att hända med tanke på att vi dagligen får höra tråkiga nyheter.

Värderingarna får inte bara bli kvar i högtidstalen

I en instabil situation bör värderingarna hedras. Antti Lemmetyinen tycker att Finland har bra värderingar. Välfärdssamhället baseras på viktiga värderingar.

– Att vi ska ta hand om alla och framför allt de svagaste har varit en allmänt godtagen utgångspunkt från medborgarkriget och framåt. Vi måste kunna bevara detta synsätt.

Demokrati är vår grundvärdering. Lem-

metyinen tycker att det numera återopas i ibland märkliga samband, t.ex. när någon slänger en coca-cola på någon annan.

Demokratis innehåll bör förtydligas. Andra mål som man strävar efter i högtidstalen är fred, rättvisa och jämlikhet.

– De är viktiga ord, men i praktiken smulas värderingarna sönder. Värdekunskapen tar slut när det är dags att agera, säger Lemmetyinen skarpt.

Problemen i Ukraina och Syrien är av en annan klass

Hur orkar då folk mitt i denna osäkerhet och oro? Antti Lemmetyinen uppmanar oss alla att fråga oss vad som är bra. Det lönar sig att se problemen på en skala.

– Vi har problem i Finland, men situationen här är ju en helt annan än i Ukraina eller Syrien. Det gäller att även se de positiva sidorna.

Så här inför julen vill den före detta sjömansprästen också påminna oss om kärleken till vår nästa och respekten för människovärdet. Alla har rätt till ett värdefullt liv.

Stämningsfylld julafton på fartyget

Sjömanskyrkans hedersordförande **Antti Lemmetyinen** medger att han en gång i tiden blev sjömanspräst av äventyrlusta.

– Men det är väl ingen synd, skrattar han.

Äventyr på stormiga hav fick han. Han var inte rädd ens vid hård sjögång eftersom han lärde sig att lita på de yrkeskuniga sjömännen.

– Jag såg hur lugnt besättningen skötte sina uppgifter under stormen. Det tog bort min rädsla.

Havet visade sina krafter julen 1985, då Lemmetyinen var fartygspräst på ett fartyg som reste från Fredrikshamn till Spanien och därifrån till England. I Biscaya stormade det så mycket att man var tvungen att blöta bordsdukarna för att tallrikarna skulle ligga kvar.

Vid middagstid på julafton lade fartygspersonalen ner allt annat arbete

än det absolut nödvändiga och samlades i salongen. De lyssnade på förkunseln av julefrid på radio från Åbo. Fartygsprästen läste julevangeliet och tillsammans sjöng man psalmen *Av himlens höjd oss kommet är*. Under kvällen avnjöt man en festmåltid och öppnade sjömanspaket, som innehöll yllestrumpor, mössor och annat nödvändigt.

– Julaftonen på fartyget var stämningsfylld och andäktig. Vi satt och pratade om livets stora frågor långt in på natten. Vi var vakna, precis som herdarna en gång i tiden, minns Lemmetyinen.

Sjömännens tankar gick naturligtvis till nära och kära i land. Många ringde hem med radiosamtal. Då gick man inte in på särskilt personliga saker eftersom samtalen även hördes på andra fartyg. Sjömansfamiljerna hade i sin tur kanske dukat fram en tom tallrik på julbordet för den frånvarande. ⚓



Antti Lemmetyinen

*Hedersordförande i sjömanskyrkan
Prost, socialråd*

- I sjömanskyrkans tjänst 1978–1987
- Chef för Helsingfors Diakoniinstitut 2002–2012
- Född år 1946
- Bor i Esbo

Dröj inte med att begära ändring av felaktigt utbetald lön!

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag och en arbetskamrat jämförde våra lönespecifikationer och kom fram till att vi inte har fått bl.a. alla övertid ersättningar och naturaförmåner enligt kollektivavtalet. Nu måste vi dessutom gå igenom rätt så många gamla lönespecifikationer. För hur lång tid tillbaka kan man kräva obetald lön och hur gör man?

JURISTEN: Enligt 13 kap. 11 § i sjöarbetsavtalslagen preskriberas en arbetstagares lönefordran och även andra fordringar som nämns i **sjöarbetsavtalslagen** fem år efter förfallodatumet. Med lönefordran avses alla monetära prestationer baserat på arbetsförhållandet oavsett om de baseras på lagen, kollektivavtalet eller arbetsavtalet. De kan bestå av avtalsbaserad lön, lönetillägg, naturaförmåner som betalas ut i pengar eller andra särskilda ersättningar. Fordran är alltså arbetsgivarens skuld till arbetstagaren.

Den nämnda preskriptionstiden på **fem** år räknas från och med förfallodatumet för varje lönefordran, dvs. ofta från löneutbetalningsperiodens sista, alltså avtalade, lönedag. Om t.ex. samma fel återkommer i lönespecifikationerna och -utbetalningarna flera månader i rad börjar preskriptionstiden för varje felaktig månadslön på olika dagar enligt förfallodatum.

Semesterlagen för sjömän och vardera lagar om arbetstid till sjöss har egna bestämmelser för preskriberingen av en fordran. Enligt 22 § i **semesterlagen för sjömän** har rätten till semesterlön eller semesterersättning förfallit, om inte talan har väckts inom tre år från utgången av det kalenderår under vilket semestern borde ha getts eller semesterersättningen betalats. Liknande preskriptionsbestämmelser i anknytning till utbetalning av övertid ersättningar finns i 15 § i **sjöarbetstidslagen** och 25 § i **lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart**. I dessa fall beräknas preskriptionstiden på **tre** år från utgången av det kalenderår under vilket rätten till ersättning uppstod, dvs. alltid från och med den 1 januari.

De saknade naturaförmåners ersättningar som nämns i frågan kan alltså krävas för fem år bakåt med beaktande av förfallodatumet för respektive utbetalning, medan övertid ersättningar kan krävas för de senaste tre kalenderåren.

Observera att strängare bestämmelser tillämpas **efter att arbetsförhållandet avslutats**. Preskriptionstiden är kortare, dvs. tre år,

såvida det inte handlar om oklarhet kring tolkningen av kollektivavtalet, vilket nämns i sjöarbetsavtalslagen, varvid preskriptionstiden förlängs till fem år.

Preskriptionen på fem år kan brytas **medan arbetsförhållandet är i kraft** genom att framföra ett krav på utbetalning av lönefordran till arbetsgivaren på bevisligt sätt, dvs. skriftligen. Ett annat alternativ är att väcka talan i domstol, vilket är det enda effektiva sätt att bryta ovan nämnda preskriptioner på tre år. Krav som gäller äldre fordringar än de som förföll för tre/fem år sedan tas inte längre upp i domstol. Preskriptionen har alltså den effekten att arbetstagaren, dvs. fordringsägaren, mister sin rätt att kräva fordran.

Man ska först kräva en bristfälligt eller på annat sätt felaktigt utbetald lönefordran på egen hand genom att upprätta en skriftlig lönekorrigeringsbegäran till arbetsgivaren. Där anger du vad du anser är fel i lönespecifikationen eller vad som saknas i den. Om arbetsgivaren inte går med på att korrigera lönen eller om det uppstår en tolkningstvist i frågan ska du först kontakta förtroendemannen eller, om någon sådan inte finns, förbundets ombudsman. Vid behov ger förbundet rättshjälp så att du kan ta ärendet till domstol.

FÖR REGELBUNDEN bok över dina arbetsskift, deras längd och övertidstimmar i t.ex. en sjömanskalender eller genom att fotografera skift- och timlistorna med mobilen. **Kontrollera alltid lönespecifikationen så snart du får den!** Om något saknas i den, om det finns något fel i den eller om något annat är oklart med den ska du fråga chefen eller löneräknaren direkt eller vid behov vända dig till förtroendemannen. Du behöver inte vara rädd för att ställa frågor eller framföra din åsikt – du kan göra många en tjänst! Vänta inte och lämna inte frågan till efter att arbetsförhållandet har avslutats: det är krångligt att lösa gamla oklarheter!

SJÖMANNEN
FRÅGAR,
JURISTEN
SVARAR

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Aimo Myräkkäs julklappsönskemål

AIMO HAR UNDER SIN SJÖMANSKARRIÄR stött på både vind och stiltje. En gång hamnade Aimo till och med i en riktig tornado. Men nu känns det som om herr Aimo slits sönder av en inhemsk regeringstornado. Herrarna som leder oss hoppar fram och tillbaka mellan olika åsikter, och ingen vet säkert vad som kommer att hända i vårt ljuva Finland. Det är reformer och besparingar, och inget tycks riktigt veta vart vi är på väg. Kommer en annans sjömanskneg att upphöra tvärt? Det vore synd, för den finska sjömannen har varit pålitlig och respekterade ända sedan segelfartygens tid.

Aimo minns en tid då sjömän var speciella. Det fanns gott om arbete, lönen var inte svindlande, men skatterna var inte heller av samma klass som i land. På fartyget gick det knappt åt några pengar, så en del blev det över till spargrisen. Dessutom respekterades och uppskattades sjömän. Många var också bra på att berätta historier. Aimo vet inte riktigt varför och när allt började glida som ett fartyg i svår sidvind. Det hade gått helt okej för rederierna, men hur började det långsamma tärande som oftast berörde havsarbetare?

Man började skära ner på löner och tillägg, och i en del fall blev det lite si och så med arbetstiden också. Det började också komma ordlösa hotbilder. Om du inte gör så här kommer du att ersättas av t.ex. en estnisk eller filippinsk arbetare. De arbetar långa dagar utan att klaga och kräver inte mycket. Rädslans frö hade såtts. Hade rederierna blivit giriga?

Aimo minns en sak som visserligen inte skedde under finsk flagg, men som ändå är värd att berätta. En gång fick Aimo besöka en liten kryssningsbåt. Det talades franska, och i aktern satt Panamas märke. Båten hade naturligtvis ett eget tvätteri, som sköttes av en kinesisk familj. De hade plats i fören, där tvättmaskinerna och all annan nödvändig rekvisita fanns. Ett annat ventillöst rum var deras bostad. Hela familjen på fyra personer arbetade på fartyget. De sov på tvättsäckarna. Intill dem låg rissäckar och en kokplatta. Där knogade de dagarna långa och där åt de också. Det hade de gjort i tre år. De sade att de inte hade sett solen på ett tag eftersom de inte fick gå upp på däck på dagen. Aimo funderade länge på det. Skulle en finsk sjöman någonsin kunna ha det så här?

Hi-ohoj, säger Aimo. Det var som sjutton.

Som tur är behöver de finska sjömännen inte gå till ett riktigt så tufft jobb, men en hel del har de ändå fått ge med sig genom åren. Arbetstiderna har förlängts, det har tummats på förmånerna, folk har blivit uppsagda, det har hotats med utflaggning, besättning har ersatts med utländska "degon" (om någon inte vet det så är dego gammal sjömansslang och betyder utländsk sjöman). Sjömännen har gett med sig, men hela tiden har det kommit fler krav.

Jyrki Katainens regering gjorde ett smart drag när de drog tillbaka nedskärningarna i besättningsstödet. Om de inte gjort det hade mer än 4 000 sjömän varit arbetslösa idag. Nu vill **Juha Sipiläs** regering minska stödet med 20 miljoner euro. Vilket velande. Det är precis sådant som skapar osäkerhet bland sjöfolk. Även om regeringen byts ut ska man ha tydliga linjer. Nu känns det som om Finland styrs som ett kasino. Man spelar om stora rikedomar eller grav fattigdom. Man drar sig tillbaka eller kanske bluffar. Det funkar inte. Finland har inte råd att mista tusentals yrkeskunniga arbetare som betalar skatt i Finland. Landets ledare borde se längre än vad näsan räcker. Visst måste det sparas, men inte här, funderar herr Myräkkä.

Som Aimo tidigare har konstaterat: Finland är en ö och behöver därför handel och sjöfart. Den måste vara finsk, inte bara för arbetarnas skull, utan även för att den är en stor del av vår tradition. Därför önskar sig Aimo bara en sak i julklapp till landets beslutande organ: vett, som får användas i styrningen av landet. Denna gåva kostar i själva verket ingenting, men har långtgående följder. Om den inte används nu kan det bli så att det snart inte seglar ett enda fartyg under finsk flagg. Och det vill ju inte Aimo.

God jul önskas landets ledare och alla sjöfarare!

Från,
Aimo Myräkkä

Aimo Myräkkä

Den glada och fuktiga tiden till havs är borta

– Vin och tobak syns med årtiondens fördröjning som död och hälsoproblem –

TEXT KYMEN SANOMAT / TOMMI FORSMAN BILD SAANA LAMMINSIVU

DÖDLIGHETEN och invaliditetspensioner bland sjömän är fortfarande högre än bland andra löntagare på 2000-talet. Skillnaderna jämfört med personer som arbetar med liknande yrken i land är stora, framför allt när det gäller invaliditetspension. Orsakerna till de högre dödlighetssiffrorna och förtidspensionerna ligger i såväl arbetsförhållanden som livsstilar.

SJÖMANSPENSIONS KASSAN och **Stiftelsen för Rehabilitering** har gjort en undersökning som visar att dödligheten bland sjömän är 1,3 gånger högre än hos andra löntagare bland såväl män som kvinnor. Det är 1,6 gånger vanligare med invaliditetspension bland manliga sjöfarare och mer än dubbelt så vanligt bland kvinnor.

”Yrkesspecifikt jämfört lyftes alkohol och tobak återigen tydligt fram som dödsorsak”, konstaterar Sjömanspensionskassans överläkare Mikael Ojala.

Enligt Ojala har det skett mycket inom sjöfarten genom årtiondena, men när det gäller livsstilen finns det fortfarande förbättringar att göra. Tobaks- och alkoholrelaterade sjukdomar är till och med högre än inom byggbranschen. Å andra sidan påpekar han att slappare livsstilar från gångna årtionden fortfarande syns i undersökningen.

”Trenden går mot det bättre och rökningen i Finland har minskat, men till sjöss finns det fortfarande mycket kvar att göra.”

KOTKABON Olli Kauranen förvånas över bilden av supande och rökande sjömän som undersökningen ger. Han gick i ålderspension för drygt ett år sedan efter att ha tillbringat nästan fyra årtionden till sjöss. Kauranen tillbringade hela sin karriär på ekonomi- och kökssidan på fartygen. De senaste åren var han huvudförtroendeman.

”Numera ser det helt annorlunda ut än under de glada åren, som slutade med lågkonjunktur i slutet av 1970-talet. Inställningen till en hälsosammare kost har också genomgått en stor förändring.”

Skiljelinjen mellan det gamla förbundets arbete och den nyare arbetskulturen drogs 1981, då det nya skiftsystemet togs i bruk. I och med reformen tillbringade man en lång period i land efter en period till sjöss. Då fick man även tid över till ett familjeliv. Innan dess arbetade sjömännen i ett sträck på fartygen, tills de slutade och levde i land tills lönen var slut.

”1981 blev sjömännen så kallade socialt godkända medborgare och hade ett liv även i land.

RÖKNING på fartygen var mycket vanliga förr och var en del av kafferasten och pratstunderna. När det gäller alkohol råder nolltolerans. Besättningarnas storlek har också minskat till följd av automation.

”Tidigare var fartyget en egen värld och en social gemenskap som var som en familj för sjömännen.

Fritiden har krympt i och med minimala tider i land och tuffa arbetstakter”, säger Kauranen om att den sociala atmosfären som rådde i början av hans karriär har försvunnit nästan helt.

”Förr spelade man kort och berättade historier. De unga lyssnade med stora ögon på de äldre gubbarnas historier. Flera år senare var det vår tur att vara de gamla gubbarna”, skrattar han.



Ordning på livsstilen med hjälp av ett projekt

TEXT KYMEN SANOMAT / TOMMI FORSMAN

DRYGT hälften av finska kvinnor till havs och omkring 70 procent av männen till havs är överviktiga. Merparten av sjukfrånvaron och invaliditetspensionerna beror på sjukdomar i rörelseorganen. Målet med projektet *ForMare* som Sjömansservicebyrån och Sjömanspensionskassan startade våren 2013 är att hjälpa sjömän som ligger på gränsen att ändra sin livsstil. Det gäller framför allt de vars livsstil hotar att leda till onda sjukdomscirklar och i värsta fall till invaliditetspension. Projektets fysiska och psykiska resultat har överträffat alla förväntningar.

”Till exempel rökning, förbrukningen av blodtrycksmedicin och alkoholkonsumtio-

nen har minskat avsevärt”, berättar projektchef **Johan Treuthardt**.

Däremot orsakar korta vilotider, oregelbunden rytm och brist på motion fortfarande problem. Ohälsosam mat gör också skada. Projektet delas in i en aktiv period och en uppföljningsfas. I början av året testas deltagarnas kroppssammansättning, muskelkondition och bland annat syreupptagningsförmåga.

”Ett individuellt träningsprogram och kostråd tas fram för varje deltagare. Programmet inkluderar möten med en personlig tränare både på fartyget och på fritiden. Sjömännen träffar en näringsterapeut minst en gång. I land håll-

er man informationsföreläsningar, där man tar upp viktiga ämnen kring livsstilsförändringar.”

Utvecklingen av konditionen och uppfyllandet av målen följs upp genom fortsättningsprov på våren. Efter den aktiva perioden börjar en treårig uppföljning, då kroppens kondition mäts en gång om året.

”En sjöman tillbringar nästan halva sitt liv på ett fartyg. Det räcker alltså inte att han eller hon bara är aktiv på fritiden”, konstaterar Treuthardt.

Det kommande året förväntar man sig att omkring 120 sjömän från sex olika redier deltar.

UNDERSÖKNINGEN I KORTHET

Källa: Sjömanspensionskassans meddelande 22.10.2015

Enligt undersökningen är dödligheten bland sjöfarare 1,3-faldig jämfört med andra löntagare bland såväl män som kvinnor. Invalidensionsfrekvensen är 1,6-faldig bland sjöfarmän och mer än dubbel bland sjöfararkvinnor jämfört med övriga löntagare.

Det finns skillnader mellan olika yrkesgrupper inom sjöfarten. Speciellt bland maskinmanskaper, män som arbetar på fraktfartyg och kvinnor som arbetar i kök är dödlighet och invalidpensionering allmännare än bland den övriga löntagarbefolkningen.

Arbetet på sjön är tyngre än i land

Dödligheten och invalidensionsfrekvensen bland maskinrumspersonal på fartyg är högre än bland dem som

arbetar med uppgifter på motsvarande nivå i land. Bland kökspersonalen är invalidpensioneringar allmännare än i motsvarande yrken i land. Däremot är dödligheten i många yrken inom ekonomiavdelningen på fartyg, t.ex. servitörsyrket, på samma nivå som i motsvarande yrken i land.

Levnadsvanorna och arbetsförhållandena påverkar

Alkoholrelaterade dödsfall var fortfarande allmänna vid undersökningstidpunkten. Efter det har det vidtagits åtgärder för att begränsa alkoholbruket och införts metoder för tidigt ingripande. Effekterna av dessa är inte ännu fullt synliga i undersökningsresultaten. Även rönksrelaterade dödsorsaker är allmännare bland sjöfarare än bland andra löntagare.

Vid invalidpensioneringar är diagnosen oftast psykiska sjukdomar och syndrom samt beteendestörningar eller sjukdomar i rörelseorganen. Bland sjö-

farare är skador och förgiftningar allmännare orsaker än bland övriga löntagare. Det gäller också sjukdomar i andningsorganen bland män och sjukdomar i rörelseorganen bland kvinnor.

Tidigare forskning visar att arbetet på fartyg är fysiskt och psykiskt påfrestande. Det finns ett behov att utveckla sjöfararnas arbetsförhållanden och företagshälsovård, liksom stödinsatser för bättre levnadsvanor. Arbetet för att främja sjöfararnas arbetsförmåga har redan kommit i gång i flera olika projekt.

I undersökningen följde man upp dödligheten och invalidpensioneringarna bland alla personer i åldern 25–64 år som varit sjöfarare år 2000 och jämförde resultaten med samtliga löntagare. Uppföljningstiden var åren 2001–2013. Materialet bestod av ett tvärsnittsmaterial på individnivå från år 2000 som baserade sig på registerdata från **Sjömanspensionskassan**, **Statistikcentralen** och **Pensionsskyddscentralen**. ⚓



Information om utbetalningsdatum under julen

Dagpenning betalas som vanligt ut dagligen fram till 23.12.2015.

Efter jul är de följande utbetalningsdagarna för dagpenning 28.12.2015, 29.12.2015, 30.12.2015 och 31.12.2015. Den första utbetalningen 2016 är 5.1.2016.

Utbetalningsdagarna för alterneringsersättning är 23.12.2015, 31.12.2015 och 8.1.2016.

Mer information finns på www.kuljetusalan.tk.fi/se.

Anmälan om pensionens nivå från och med 1.1.2016

Om du får pension, kom ihåg att skicka en kopia av beslutet om den nya nivån av pensionen från och med 1.1.2016 till arbetslöshetskassan.

De fastställda beskattningsbesluten för skatteåret 2014

Om ni har eventuella biinkomster från jord- eller skogbruk eller från renhushållning eller biinkomst från företagsverksamhet, skicka en kopia av det fastställda beskattningsbeslutet för skatteåret 2014 med dess specifikationsdel. Skatteförvaltningen har skickat de fastställda beskattningsbesluten för skatteåret 2014 till kunder senast i slutet av oktober.

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

Telefonjour

tel. (09) 613 119
mån–fre kl 9.00–12.00

Öppettider

mån–fre kl 9.00–15.00

Fax: (09) 6131 1333

www.kuljetusalan.tk.fi/se

Besöksadress:

Broholmasgatan 3–5, gatuplan
00531 Helsingfors

Postadress:

Transportbranschens
Arbetslöshetskassa
PB 65
00531 Helsingfors



Visste du att du kan få utbetalningsmeddelanden och förfrågningar från handläggare via sms?

Du kan ändra formen på utbetalningsmeddelande till sms i sektionen *mina uppgifter* i kassans webbtjänst. Det innebär att information om utbetalningsdatum skickas via sms till det nummer du angivit i dina uppgifter. Då får du inget separat utbetalningsmeddelande per post. Om du vill kan du skriva ut utbetalningsuppgifterna i webbtjänstens sektion *betalningshistorik*.

Om du i dina uppgifter har gett kassan tillstånd att skicka sms till dig kan handläggaren skicka en begäran om ytterligare uppgifter via sms. Du får dock också en begäran om ytterligare uppgifter senare per brev.

Kassans beslut skickas alltid per brev. De kan inte skickas som sms.

Om du vill ha utbetalningsmeddelanden och förfrågningar från handläggarna enbart som brev igen kan du gå in på webbtjänsten och ta bort krysset i punkten i fråga.



Medlemmar i Sjömans-Unionen har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av **Eversheds Advokatbyrå Ab** i juridiska frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att ta reda på sina rättigheter och skyldigheter i förväg undviker man konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar. www.eversheds.fi.



Kvalitetsfel vid en fastighetsaffär – köparens och säljarens skräck

Fastighetsköpare upptäcker ibland efter avslutad affär att fastigheten inte uppfyller alla förväntningar. Det kan till exempel finnas svårreparerade byggnadsfel på byggnaden eller någon konstruktion som oväntat nått slutet på sin livslängd. Om fastigheten skiljer sig väsentligt från liknande fastigheter kan det vara fråga om ett kvalitetsfel. Köparen kan på grund av ett kvalitetsfel ha rätt att kräva prisnedsättning, skadeersättning eller hävning av köpet av köparen.

När är det fråga om kvalitetsfel?

För det första har en fastighet ett kvalitetsfel om den inte motsvarar det som man kommit överens om. Det viktiga är vad som avtalats i övrigt i köpebrevet och i samband med försäljningen. Om byggnaden till exempel marknadsförs som varande i dåligt skick kan köparen inte förvänta sig att den är i samma skick som en ny byggnad. Säljarens ansvar kan också begränsas i köpebrevet. Begränsningen ska dock specificeras.

För det andra har fastigheten ett kvalitetsfel om den inte motsvarar uppgifterna som säljaren lämnat. Säljaren kan ha gett köparen missvisande eller felaktig information, han eller hon kan ha undanlåtit att berätta för köparen om något som påverkar fastighetens värde eller användning eller han eller hon kan ha låtit bli att korrigera en felaktig uppfattning hos köparen.

Det är mycket vanligt att säljaren inte medvetet försökt vilseleda köparen, utan att felen på fastigheten kommer som en överraskning för både köparen och säljaren. Vid ett sådant dolt fel stöter man ofta på ovisshet om vilken effekt säljarens kunskap om felet har. Det kan vara fråga om ett dolt fel om fastighetens kvalitet avviker från det man med välgrundade skäl kan förvänta sig av en fastighet som den sålda. Säljaren är enligt lag, oavsett vad han eller hon vet, ansvarig för dolda fel om felen är märkbara.

Byggnader har i praktiken alltid något slags fel eller brister – duschblandaren kan vara skadad, belysningen kan ha gått sönder, skorstensluven kan ha trillat ner i en storm o.s.v. Man bör glömma sådana små fel när man tänker på säljarens ansvar, eftersom förutsättningen för säljarens ansvar är att felet är väsentligt eller märkbart. Med andra ord ska felet vara av sådan art att den skulle ha påverkat affären. Vid bedömningen av ett fel ska man också tänka på att det inte är fråga om något fel om köparen hade kunnat upptäcka det vid fastighetskontrollen före köpet.

Fastighetsfelet fastställs utifrån tidpunkten för affären. Sälja-

ren ansvarar för fel som finns på fastigheten vid tidpunkten för köpet, även om det skulle upptäckas först efter affären. Säljaren ansvarar å andra sidan inte för t.ex. en vattenskada som uppkommer ens strax efter affären om den beror på en skada som uppstår efter affären.

Felanmälan

Enligt lagen får köparen inte åberopa ett fel om han eller hon inte anmäler det och sina krav baserat på felet till säljaren inom rimlig tid efter att han eller hon borde ha upptäckt felet. Rimlig tid för anmälan av fel är i praktiken högst några månader. Om köparen inte åberopar felet inom fem år efter att han eller hon fått fastigheten i sin besittning kan han eller hon i regel inte längre åberopa felet alls, även om det hade upptäckts först senare. Man kan åberopa ett fel även efter fem år i mycket exceptionella situationer, som t.ex. om säljaren har agerat oärligt. Felanmälan bör göras skriftligen och bevitnas för eventuellt senare nödvändig bevisföring.

Avgörande av felsituationer

Om köparen misstänker ett kvalitetsfel ska han eller hon åtminstone konsultera en advokat för att ta reda på om det är fråga om ett kvalitetsfel enligt lagen. Advokaten kan också ge råd kring felanmälan och speciellt när det gäller detaljerna i kraven i felanmälan. Om säljaren har mottagit krav rörande en fastighetsaffär bör han eller hon också be en advokat avväga de ställda kraven och förutsättningarna för en förlikning. Ofta får man tillbaka en stor del av advokatkostnaderna genom rättsskyddsförsäkringen i hemförsäkringen eller av motparten.

Den bästa, snabbaste och förmånligaste lösningen för båda parter uppnås nästan alltid om man lyckas förhandla fram en förlikning. Förutsättningarna för en förlikning är bäst om man agerar så öppet och lösningscentrerat som möjligt från början. Om man når en förlikning ska förlikningsavtalet göras skriftligen. Man bör vara så exakt och entydig som möjligt i förlikningsavtalet. Det gäller t.ex. att vara exakt när det gäller om man kommit överens om skadeersättning eller prisnedsättning och exakt vilket fel avtalet gäller.

Mikael Sunell

JM, jurist
Advokatbyrå Eversheds Oy
mikael.sunell@eversheds.fi
www.eversheds.fi



Arbetstagarnas vilotider inom sjöfarten är ofta för korta

Regionförvaltningsverket pressmeddelande 14.10.2015 //
Ansvarsområdet för arbetarskyddet, Södra Finland

På finska fartyg görs det ofta för långa arbetsdagar och de lagstadgade minimivilotiderna underskrids. Arbetarskyddsinspektörerna vid regionförvaltningsverket i Södra Finland stöter ständigt på överträdelser mot bestämmelserna om vilotider både på passagerar- och på fraktfartyg. Att arbeta när man är trött ökar risken för olyckor och för lite vila kan, då tillståndet fortsätter, äventyra arbetstagarens hälsa. Tillsynen i anknötning till vilotiderna har intensifierats under de senaste åren.

ENLIGT SJÖARBETSTIDSLAGEN ska arbetstagare ges en vilotid per dygn, det vill säga en vilotid på minst 10 timmar under varje period om 24 timmar. En av viloperioderna ska omfatta minst 6 timmar. Om en arbetstagares vilotid störs av kallelse till arbete, ska arbetsgivaren enligt lagen ges tillräckligt med ersättande vilotid.

”Vi är tvungna att ingripa i överträdelser mot dygnsvilan i samband med nästan varje inspektion”, uppger **Kari Suvela**, arbetarskyddsinspektör för sjöfarten vid regionförvaltningsverket i Södra Finland.

Oftast är det fråga om enskilda överträdelser, men det har också uppdagats allvarliga fall. En arbetstagare hade till exempel fortgående mera än 20 timmar långa arbetsdagar och fortsatte efter det att ytterligare arbeta enligt den på förhand uppgjorda arbetsskiftförteckningen utan ersättande vila. De allvarligaste överträdelserna och sådana som fortsätter polisanmäler arbetarskyddsmyndigheten för förundersökning.

ATT ARBETA NÄR MAN ÄR TRÖTT ökar märkbart olycksfallsrisken. När graden av vakenhet sjunker försvagas observationsförmågan

samtidigt som risktagningen ökar. En trött arbetstagare somnade rentav under sin vakt och orsakade en grundkörning (*Olycksutredningscentralens undersökningsrapport M2013-05*). Om vilotiderna försummas under en längre tid kan arbetstagarnas hälsa äventyras. När det gäller hanteringen av hälsorisker i anslutning till arbetet ska arbetsgivaren använda sig av företagshälsovårdens sakkunskap.

INSPEKTÖRERNAS OBSERVATIONER VISAR att det finns många olika orsaker till att dygnsvilan inte respekteras. Till exempel kan ett tekniskt fel som uppstått i fartyget, väderleksförhållandena eller underbemanning ombord leda till att arbetstagarna inte får vila tillräckligt. Ändringar i rutterna kan leda till att det inte finns tillräckligt med bemanning för den nya rutten.

”Det ska finnas rutinanvisningar för avvikelser i anslutning till vilotiderna och en rätt uppgjord arbetstidsbokföring ombord. Syftet med tillsynen är att arbetsgivarna på fartygen på eget initiativ utvecklar säkerhetstänkandet och själva förvissar sig om att säkerhetsnormerna följs”, säger Suvela.

REGIONFÖRVALTNINGSVERKET I SÖDRA FINLAND övervakar arbets säkerheten ombord på fartyg och i hamnarna inom Finska vikens havsområde och i Insjöfinland samt på finländska fartyg utomlands. Arbetarskyddsinspektörerna vid regionförvaltningsverket i Södra Finland genomför årligen drygt hundra inspektioner på finska fartyg i kust- och utomlandstrafiken.



Keskinäinen vakuutusyhtiö - etua yhdessä omistamisesta

Oletko omistaja?

Jos Sinulla on vakuutus Turvassa, olet yksi keskinäisen vakuutusyhtiön omistajista.

Omistajana saat etuja

Vuonna 2014 jaoimme 9 miljoonaa euroa omistaja-asiakkaan etuina vakuutuksenottajille.

Palvelua valitsemallasi tavalla

Meille on tärkeää henkilökohtainen ja ystävällinen asiakaspalvelu, asioitpa kanssamme sähköisesti, puhelimitse tai kasvotusten.

Tutkitusti parasta palvelua

Kultaa jo neljästi peräkkäin.

EPSI Rating Asiakastytytyväisyystutkimus vakuutusyhtiövertailussa 2011, 2012, 2013, 2014.

Voit vaikuttaa

Sinulla on omistaja-asiakkaan vaikutusmahdollisuudet.

Olemme lähellä

Pääkonttorimme sijaitsee Tampereella ja meillä on noin 50 toimipaikkaa ympäri Suomen.

Langoillamme ei tarvitse roikkua

Vastaamme puheluusi ripeästi ja saat reilua sekä suoraa palvelua.

Lapsesi hyötyvät

Lapsesi perivät omistaja-asiakasetusi.

Pysyvästi edulliset hinnat

Säästät heti selvää rahaa jopa 17% vapaaehtoisten vakuutusten maksuista, kun kuulut liittoon (10%) ja keskität meille vakuutuksesi (7%).

Kattava tuotevalikoima

Meiltä saat elämän joka vaiheeseen itsellesi, perheellesi ja omaisuudellesi oikein mitoitettut vakuutukset.

Kätevästi netissä

Verkkopalvelumme on ilmainen ja käytössäsi joka päivä klo 7–23. Voit myös täydentää vakuutusturvaasi helposti verkkokaupasta.

Vahinkoapuri-turvasi tien päällä

Vahinkoapurin avulla voit kätevästi ilmoittaa ajoneuvovahingosta heti paikan päällä. Lataa ilmainen Turvan mobiilisovellus älypuhelimellesi sovelluskaupasta.

Saat ilmaisen

turvantason tarkistuksen ja palovakuutustodistuksen.

Joustava korvauspalvelu

Ilmoita vahingosta sinulle sopivalla tavalla. Sähköisen korvauspalvelun kautta voit saada rahat tilillesi jopa päivässä.

Etuja liittojen jäsenille

Ammattiliiton jäsenenä saat meiltä parhaat edut.

Ota yhteyttä!

Tarkistuta oma ja perheesi vakuutusturva.
Voit soittaa, käydä ostoksilla verkkokaupassamme tai tulla käymään.
Lähimmän Turvan toimipaikan löydät osoitteesta turva.fi.

AMMATTIOSASTOT / FACKAVDELNINGARNA

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

Virkistytymisviikonloppu Kuopion Rauhalahdessa 12.-14.2.2016

Perinteinen virkistysviikonloppu pidetään 12.-14.2.2016 Kylpylähotelli Rauhalahdessa Kuopiossa. Mukaan mahtuu 30 henkeä, ilmoittautu siis nopeasti! **Ilmoittautumiset viimeistään 7.1.2016 mennessä:** Seppo Immonen, puh. 050 368 2298 ja s-posti: seppo.immonen57@gmail.com tai Markku Rautiainen, puh. 040 076 8414 ja s-posti: markku.j.rautiainen@luukku.com. *Tervetuloa!*

Kevätkokous ja pilkkikilpailu, lauantai 19.3.2016, Kerimäki

Aika: Pilkkikisa klo 9.00 alkaen, vuosikokous klo 14.00 alkaen

Paikka: Haukilahden iso maja, Kerimäki
Lähde ulkoilemaan kauniiseen miljööseen! Sisä-Suomen osasto järjestää perinteisen yhdistetyn pilkkikilpailun ja kevätkokouksen Kerimäellä Haukilahden isolla majalla. Pilkkikilpailu järjestetään klo 9.00 alkaen. Osaston kevätkokous alkaa klo 14.00 alkaen. **Ilmoittautumiset:** Seppo Immonen, s-posti: seppo.immonen57@gmail.com, p. 050 368 2298 ja Markku Rautiainen, s-posti: markku.j.rautiainen@luukku.com, p. 0400 768 414. *Tervetuloa kaikki joukolla mukaan!*

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

Joulukahvit merieläkeläisille

Länsi-Suomen osasto tarjoaa Vaasan merieläkeläisille perinteiset joulukahvit.

Aika: tiistai 29.12.2015 kello 14.00

Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa (liiton toimisto)

Ilmoittautuminen välttämätöntä järjestelyjen vuoksi **viimeistään 28.12. mennessä!** Kari, p. +358 400 418 511, s-posti: kari.nurmirinta@smu.fi. *Tervetuloa sankoin joukoin!*

LAIVAN VIIHDEAMMATILAISET (011)

Viihde-etuus Laivan Viihdeammattilaiset ry:n jäsenille

Laivan Viihdeammattilaiset ry korvaa yhdistyksen jäsenille vapaavalintaisesta loppuvuoden viihdetapahtumasta kuittia vastaan max 50e.

Kuitti yhteistietoineen ja tilinumeroineen pitää lähettää Ninalle **3.1.2016 mennessä** osoitteeseen: Nina Peltola, Koulukatu 4, 32700 Huittinen

KIITOS / TACK

Pääluottamusmiehet **Tero Palokoski** (*Viking Line*) ja **Marko Lappalainen** (*Eckerö Line*) kiittävät saamastaan luottamuksesta.

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitokset *M/s Finnstarin* henkilökunnalle ja *Finnlines Oyj:*lle saamistani huomionosoituksista jäädessäni eläkkeelle (ja) Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta kaikille, toivottaa **Jäära**

Kiitokset minua muistaneille jäädessäni eläkkeelle. **Anja Rantanen**

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Kivimäki Marjut
Merikanto Kari
Salonen Niko

IN MEMORIAM

Kalervo Johannes Kokkonen

s. 18.9.1938
k. 23.5.2015

Yhdessä merillä seilattiin, ilot ja surut jaettiin. Sinä pääsit ensiksi matkasi päähän, minä jäin vielä matkaani jatkamaan.

Rakkaudella,
Sinikka

Tuomo Raitanen

s. 13.3.1945
k. 13.11.2015

Lämmöllä muistaen,
tytär Lea Korhonen ja lastenlapset Tomi sekä Sini

Pertti Johannes Mäkelä

s. 3.7.1941, Joensuu
k. 13.10.2015, Maksniemi

Pertin viimeiseksi laivaksi jäi *M/s Rautaruukki* vuosina 1976–1986.

Kaivaten,
Marketta, lapset perheineen, sukulaiset ja ystävät

Kaija Kaarina Jalonen

s. 24.8.1942
k. 29.11.2015

"Vaan eilen en tiennyt että lähtisi tänään"
- Kahlil Gibran

Kuoli kotonaan sairauskohtaukseen. Kaija aloitti merityöt vuonna 1989 *M/s Rosellalla* ja jatkoi *M/s Amorellalla*. Hän jäi eläkkeelle 18 vuoden työrupeaman jälkeen.

Kaipaamaan jäivät,
tytär perheineen ja poika perheineen sekä Kaijalle niin rakkaat koiranpojat

Pääluottamusmie- uutisia

Tero Palokoski aloitti *Viking Line*-varustamon pääluottamusmiehenä lokakuun alussa. Kausi on 1.10.2015 – 31.9.2017.

Marko Lappalainen jatkaa *Eckerö Line*-varustamon pääluottamusmiehenä. Kausi on 1.10.2015 – 31.9.2017.

Nyheter om förtroendeman

Tero Palokoski började som huvudförtroendeman på rederiet *Viking Line* i början av oktober. Perioden är 1.10.2015–31.9.2017.

Marko Lappalainen fortsätter som huvudförtroendeman på rederiet *Eckerö Line*. Perioden är 1.10.2015–31.9.2017.



**MERIMIES-UNIONIN TOIMISTOJEN
JOULUN AUKIOLOAJAT**

Mökkirekisteri
on suljettu 23.12.2015–6.1.2016 välisen ajan.

Merimies-Unionin keskustoimisto
on suljettu 24.12.2015–3.1.2016 välisen ajan.

Turun toimisto
on suljettu 24.12.2015 – 3.1.2016 välisen ajan.

.....

ÖPPETTIDER I JUL FÖR SJÖMANS-UNIONENS KONTOR

Stugregistret
har stängt 23.12.2015–6.1.2016.

Sjömans-Unionens centralkontor
har stängt 24.12.2015–3.1.2016.

Kontoret i Åbo
har stängt 24.12.2015–3.1.2016.

*Merimies-Unionin henkilökunta toivottaa
kaikille jäsenilleen ja yhteistyökumppaneilleen*

**HYVÄÄ JOULUA
& ONNELLISTA UUTTA VUOTTA 2016!**

.....

*Sjömans-Unionens personal önskar
alla sina medlemmar och samarbetspartner*

**GOD JUL
OCH GOTT NYTT ÅR 2016!**

2016 luottamusmiesskurssit Förtroendemannutbildning 2016



14.–18.3.2016 Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi
16.–20.5.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta:

Liittosihteeri

Kenneth Bondas

puh. (09) 615 20254, 040 456 0245

s-posti: kenneth.bondas@smu.fi

14.–18.3. Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4. Kompletteringskurs för förtroendeman
16.5.–20.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10. Kompletteringskurs för förtroendeman

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Förbundssekreterare

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

e-post: kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi > koulutus

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY // FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS
etunimi.sukunimi@smu.fi
fornamn.efternamn@smu.fi

AUKIOLOAJAT / ÖPPETTIDER
Arkisin klo 8.30–16.00
Vardagar kl. 8.30–16.00

Kuljetusalan
Työttömyyskassa

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111

Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

Transportbranschens
Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmögatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tel. (09) 613 111
kl 9.00–12.00

Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Simo Zitting
(09) 615 20 250 / 0400 813 079

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Lakimies / Jurist
Sannaleena Kallio
(09) 615 20 252 / 040 158 5057

Asiantuntija / Ombudsman
Carita Ojala
(09) 615 20 231 / 0400 829 039

Asiantuntija / Ombudsman
Satu Silta
(09) 615 20 213 / 040 526 3435

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo Minkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Heikki Karla
050 435 6094

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Asiantuntija, Ahvenanmaa
Ombudsman, Åland
Henrik Lagerberg
(018) 199 20 / 0400 478 884
Ålandsvägen 55, 22100 Mariehamn

Asiantuntija, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katjainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

Toimittaja / Journalist
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221 / 045 7730 1020

Jäsenrekisterin hoitaja / Medlemsregister
Tiina Kytölä
(09) 615 20 257

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

Toimistotyöntekijä, Turku /
Kontorsbiträde, Åbo
Salme Kumpula
(02) 233 7416

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

MÖKKIVARAUKSET /
BOKNINGSSNUMMER
FÖR STUGOR

puh. / tel. (09) 615 20 260
Lounais-Suomen osaston mökin
varaukset Turun toimistolta /
Sydvästra Finlands avdelnings
stugans bokningar från
kontoret i Åbo

